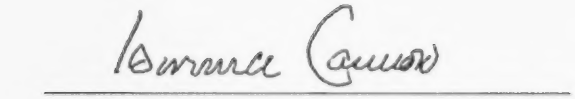
Transports Canada

Budget des dépenses 2008-2009
Rapport sur les plans et les priorités



Ministre des Transports, de l'Infrastructure et
des Collectivités

Table des matières

SECTION I – SURVOL 1

1.1 Message du ministre 3

1.2 Déclaration de la direction 5

1.3 Survol du Ministère 6

1.3.1 Raison d'être 6

1.3.2 Transition : gouvernance, planification et établissement de rapports 7

1.3.3 Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités 9

1.3.4 Renseignements sur l'organisation 11

1.3.5 Tableau de concordance de l'Architecture des activités de programme (AAP) 12

1.3.6 Crédits et postes législatifs indiqués dans le Budget principal 13

1.3.7 Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein 14

1.3.8 Renseignements sommaires 15

1.3.9 Activité de programme par résultat stratégique 17

1.4 Plans et priorités ministériels 18

1.4.1 Priorités du programme 18

1.4.2 Priorités de gestion 21

1.4.3 Coexécutants 23

1.4.4 Défis et possibilités 25

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 29

2.1 Analyse par activité de programme 30

2.1.1 Résultat stratégique : un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce 30

2.1.1.1 Programmes et initiatives clés à l'appui de l'activité de programme Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure 33

2.1.2 Résultat stratégique : un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté 45

2.1.2.1 Programmes et initiatives principales soutenant l'activité de programme Sécurité et sûreté des transports 48

2.1.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable 62

2.1.3.1 Programmes et initiatives importants à l'appui de l'activité de programme Développement du transport durable et l'environnement 66

SECTION III – RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES 71

Tableau 1 : Liens entre les résultats stratégiques du Ministère et les secteurs de résultats du gouvernement du Canada 72

Tableau 2 : Stratégie de développement durable 73

Tableaux électroniques 86

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT 87

4.1 Nos bureaux 88

4.2 Autres sources d'informations en ligne 89

Index 91

SECTION I – SURVOL

1.1 Message du ministre

C'est avec plaisir que je présente, en qualité de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le *Rapport sur les plans et les priorités* 2008-2009 de Transports Canada, qui fait état de l'orientation générale du Ministère pour les trois prochains exercices.

Transports Canada fait partie du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, qui contribue à la vitalité de l'économie, à l'assainissement de l'environnement et à la prospérité et à la sécurité des collectivités. Le développement d'un réseau de transport conforme à ces objectifs est essentiel à la réussite future du Canada. L'adoption d'une démarche intégrée pour prendre des décisions en matière de politique et d'infrastructure s'avère donc la voie à suivre à ce chapitre.

Le gouvernement actuel a démontré son engagement ferme à l'égard de la libre circulation des personnes, des biens et des services par nos corridors et nos portes d'entrées. Cet engagement peut se mesurer par le financement sans précédent de l'ordre de 33 milliards de dollars alloué au plan Chantiers Canada, conjugué aux trois initiatives sur les portes d'entrée et les corridors, soit l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec ainsi que la Porte d'entrée de l'Atlantique.

Transports Canada continue d'élaborer des cadres stratégiques et législatifs qui visent à améliorer les services de transport au moyen de règles favorisant la concurrence, l'innovation et la prestation de services efficaces aux utilisateurs. À titre d'exemple, le travail se poursuivra pour terminer les modifications proposées à la *Loi maritime du Canada*, qui renforceront la gouvernance et offriront davantage de souplesse aux administrations portuaires canadiennes afin qu'elles puissent profiter plus rapidement des possibilités économiques.

L'approche traditionnelle à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport évolue vers une démarche beaucoup plus globale composée de cadres formels conçus pour intégrer la sécurité et la sûreté dans les activités quotidiennes des entreprises de transport. Transports Canada continuera de travailler avec l'industrie pour simplifier la réglementation et mettre en œuvre les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté. Le Ministère accomplira également des progrès dans un certain nombre de dossiers essentiels à la sûreté, notamment le Programme de sûreté du fret aérien, la mise en œuvre des recommandations du comité d'examen de la *Loi sur l'ACSTA*, le Programme de contribution pour la sûreté maritime et le Programme Sûreté-transit.

Le Canada doit adopter une vision d'ensemble de son réseau de transport et être attentif aux conséquences environnementales qu'il engendre. Grâce au lancement de projets importants comme la stratégie écoTRANSPORTS, le gouvernement actuel fait preuve d'un véritable leadership afin de favoriser le transport écologique. Reconnaissant le besoin d'aller au-delà des approches volontaires et d'adopter des normes coercitives, j'ai annoncé le 17 janvier dernier la

tenue de consultations sur le premier règlement national relatif à la consommation de carburant des véhicules légers. Grâce à ces étapes essentielles, le gouvernement va de l'avant dans sa lutte contre les émissions nocives et les autres répercussions sur l'environnement provenant du secteur des transports.

Compte tenu des défis qui l'attendent, le Ministère est déterminé à soutenir et à développer un réseau de transport qui améliore à la fois notre prospérité, notre sécurité et sûreté, notre environnement et notre qualité de vie.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.2 Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP) 2008-2009 de **TRANSPORTS CANADA.**

Le présent document a été rédigé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide pour la préparation de la partie III du Budget des dépenses 2008-2009 : Rapports sur les plans et priorités et Rapports ministériels sur le rendement.*

- Il est conforme aux exigences relatives à la présentation de rapports décrites dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Il repose sur les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programme du Ministère qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor.
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable.
- Il fournit une base pour la responsabilisation à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui ont été accordées.
- Il rend compte de la situation financière en fonction des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Nom : Louis Ranger
Titre : Sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.3 Survol du Ministère

1.3.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et les programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

NOTRE VISION

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- Niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour protéger la vie et les biens, grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement en fonction des besoins;
- Efficacité dans le transport des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable, grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- Respect du patrimoine environnemental pour les générations futures de Canadiens, grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

NOTRE MISSION

Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui soit sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :

- élabore et met en œuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec les autres gouvernements, l'industrie et les intervenants;
- est reconnu comme une organisation progressive, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

MANDAT LÉGISLATIF

Au Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités à l'égard du réseau de transport national. Afin de réaliser sa *vision* et sa *mission*, Transports Canada met en œuvre ses programmes et fournit ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

Certaines des lois régissant Transports Canada :

- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*
- *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*
- *Loi sur le pilotage*
- *Loi sur la protection des eaux navigables*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses, 1992*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur la sûreté du transport maritime*
- *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs*
- *Loi sur la sécurité publique, 2002*
- *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*

1.3.2 Transition : gouvernance, planification et établissement de rapports

Les objectifs de la politique en matière de structure de ressources, de gestion et de résultats (SRGR) du Secrétariat du Conseil du Trésor incluent l'établissement d'une approche gouvernementale globale pour le regroupement, la gestion et les comptes rendus publics des renseignements sur le rendement. Le Ministère a compris que son architecture d'activités de programme (AAP) ne lui permet pas de tirer pleinement profit des objectifs de la politique de SRGR et, de fait, Transports Canada entamera le renouvellement de son AAP afin de renforcer ses capacités à allouer des ressources, à surveiller les résultats obtenus et à réaligner les dépenses sur les programmes prioritaires soutenant les priorités du gouvernement du Canada. La reconfiguration de l'AAP ainsi qu'un nouveau cadre de gestion du rendement seront achevés au cours de l'exercice 2008-2009 et serviront d'architecture sur lequel sera basé le cycle de planification 2009-2010.

Une AAP solide étant le fondement d'une planification et de rapports efficaces, le Ministère met également l'accent sur le renforcement de sa fonction de planification des activités axée sur les résultats et qui assure que les renseignements pertinents et actuels sont disponibles de manière intégrée et efficace afin que les liens horizontaux à travers l'organisation soient plus facilement cernés.

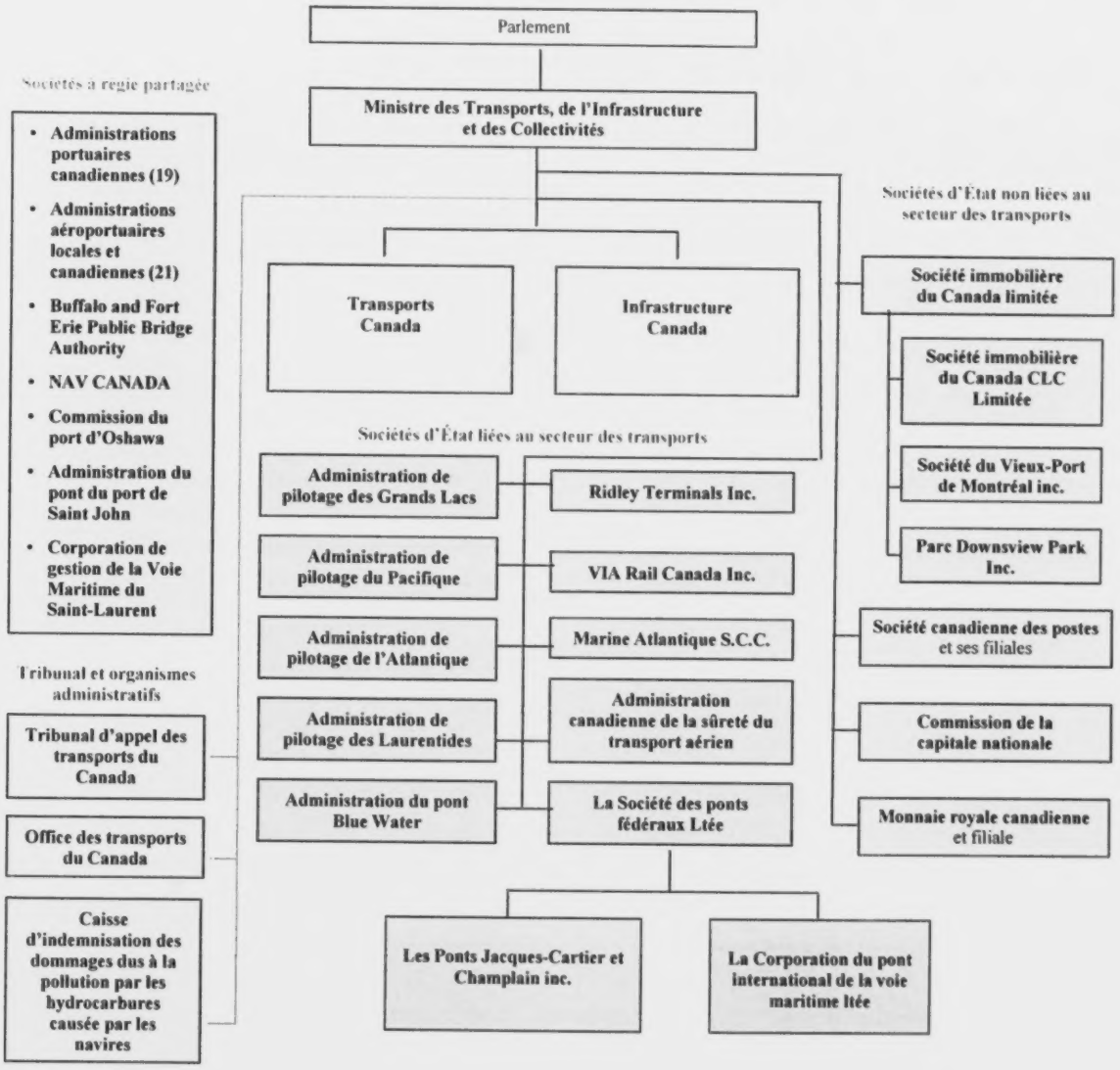
En 2007, Transports Canada a effectué un examen approfondi du financement ainsi que de la pertinence et du rendement de tous ses programmes et dépenses, afin de s'assurer des résultats et de l'optimisation des ressources des programmes prioritaires pour les Canadiens. Les résultats

de cet examen stratégique ont été soumis au Conseil du Trésor l'automne dernier et feront l'objet d'un examen subséquent par le Cabinet. Les rapports futurs remis au Parlement reflèteront les résultats de cet examen.

1.3.3 Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Depuis la création du portefeuille en février 2006, des mesures ont été prises pour optimiser les synergies et améliorer la coordination des activités. En août 2006, il a été placé sous l'égide d'un seul et même sous-ministre. Un comité conjoint des deux ministères a été créé afin de soutenir le nouveau plan Chantiers Canada du gouvernement du Canada. Ce comité est un élément clé de l'intégration des composantes du portefeuille et continuera son travail au cours de la prochaine année. Des mesures seront prises afin de réunir l'expertise nécessaire pour appuyer les efforts désormais mieux intégrés.

PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS



Plusieurs des défis auxquels fait face le Canada interpellent le nouveau portefeuille, notamment la modernisation des infrastructures publiques, la viabilité de l'environnement et la croissance durable. Ces défis constituent des priorités du gouvernement du Canada et continueront de guider une grande part des activités du portefeuille.

Les exportations sont indispensables à la croissance économique et à la prospérité du Canada, d'où l'importance particulière de l'infrastructure qui offre des portes d'accès aux marchés étrangers. Le budget de 2007 comprend d'importants engagements pour la réalisation d'investissements fédéraux dans le secteur des transports et d'autres éléments d'infrastructure. Ces engagements ont été par la suite appuyés par le *Discours du trône* qui vise à établir des cadres de financement prévisibles et à long terme.

Le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités met également en œuvre des mesures dans les secteurs suivants :

Infrastructure durable : Continuer à travailler vers la mise en œuvre complète de Chantiers Canada, le nouveau plan d'infrastructure du gouvernement du Canada qui engage un montant sans précédent de 33 milliards de dollars sur sept ans pour le financement fédéral à long terme, stable et sûr pour l'infrastructure.

Portes et corridors commerciaux : Mise en œuvre de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, du Cadre national pour les portes et les corridors commerciaux, du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et des protocoles d'entente avec les gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec sur la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec et avec les quatre provinces atlantiques sur un corridor Atlantique.

Collectivités dynamiques : Mise en œuvre d'initiatives dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS en vue de favoriser un environnement propre et une meilleure qualité de vie.

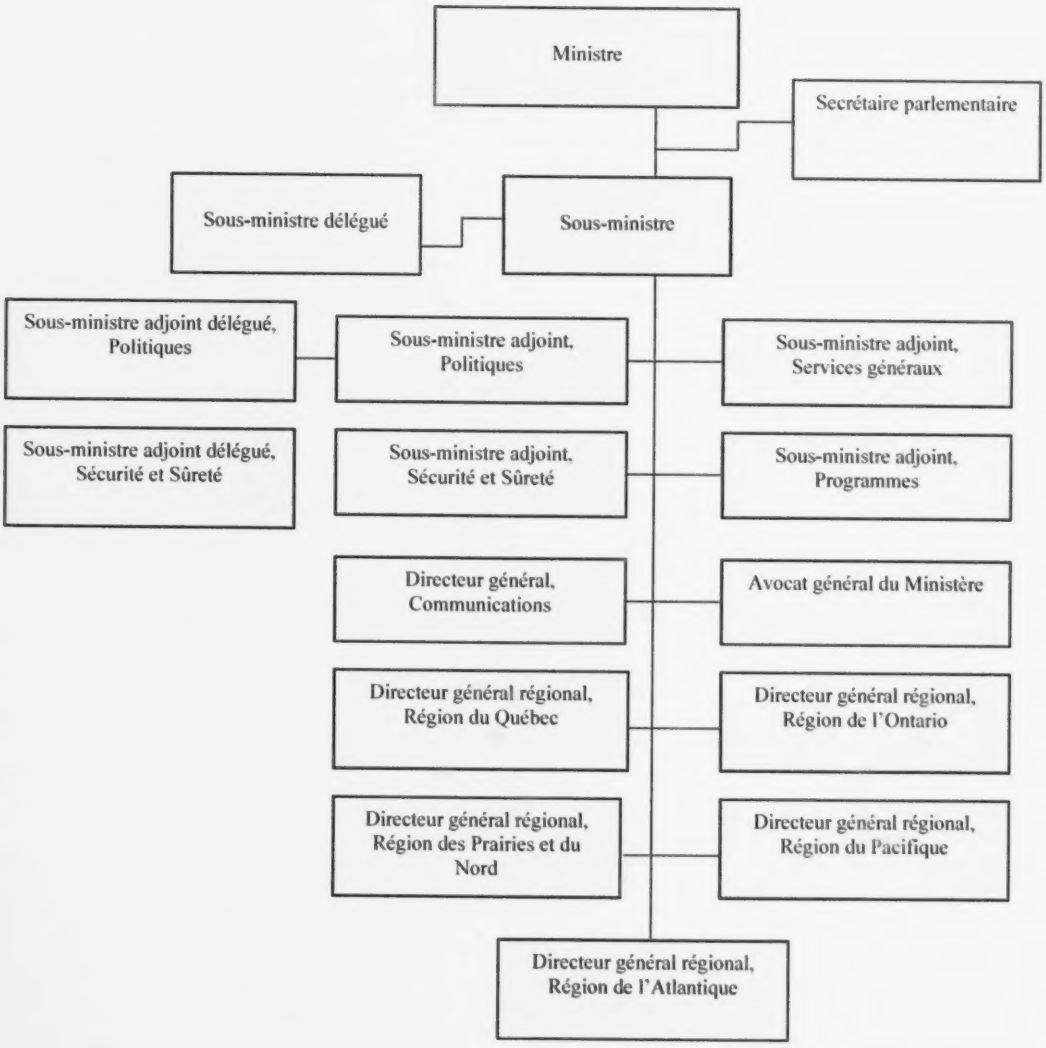
Sûreté des transports : Continuer à renforcer le régime de sûreté des transports au Canada au moyen de diverses améliorations et d'initiatives gouvernementales, telles que la sûreté du fret aérien, la mise en œuvre des recommandations du Comité d'examen de la *Loi créant l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (Loi sur l'ACTSA)*, l'examen réglementaire national de la sûreté aérienne, le Programme de protection des passagers, les initiatives en matière de sûreté maritime et le Programme Sûreté-Transit, en collaboration avec d'autres ministères du gouvernement fédéral, des organisations d'autres pays et des organisations internationales, les syndicats, l'industrie et d'autres parties concernées.

Le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités poursuivra son travail, de concert avec les provinces, territoires, municipalités et autres groupes, pour améliorer la capacité, l'efficience et la viabilité environnementale de notre réseau de transport et le renouvellement de l'infrastructure publique, éléments clés du développement de nos collectivités.

1.3.4 Renseignements sur l'organisation

À l'administration centrale de Transports Canada, quatre sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes, Services généraux, Sécurité et Sûreté — et un sous-ministre adjoint délégué relèvent du sous-ministre, tout comme l'Administration ministérielle, comprenant le Groupe Communications et les Services juridiques ministériels. Cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, et Pacifique – relèvent également du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats fixés pour les activités énoncées dans l'architecture des activités de programme.

ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE



1.3.5 Tableau de concordance de l'Architecture des activités de programme (AAP)

2008–2009			
(en milliers de dollars)	**Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure**	**Sécurité et sûreté des transports**	**Développement du transport durable et l'environnement**
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	521 681		
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation en appui à un réseau de transport sûr et sécuritaire		612 696	
Politiques et programmes en appui au développement durable			201 931

Transports Canada n'a modifié que les titres des activités de programme. Ce changement n'a aucune incidence sur les ressources financières allouées à chaque activité de programme.

1.3.6 Crédits et postes législatifs indiqués dans le Budget principal

2008-2009			
Crédit ou poste législatif	Libellé tronqué du crédit ou poste législatif	**Budget principal des dépenses 2008-2009** (en milliers de dollars)	Budget principal des dépenses 2007-2008 (en milliers de dollars)
1	Dépenses de fonctionnement[1]	**315 257**	318 413
5	Dépenses en capital	**78 248**	73 260
10	Subventions et contributions	**471 691**	313 145
(L)	Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : traitement et allocation pour automobile	**76**	75
(L)	Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal et pour la réfection de la voie de circulation du pont	**3 300**	3 300
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**66 965**	68 658
(L)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	**41 900**	26 900
(L)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	**54 897**	55 276
	Total pour le Ministère	**1 032 334**	859 027

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

(L) : Législatif

[1] Transports Canada reçoit un financement du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage administré par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage pour la gestion de programmes qui contribuent à la recherche et au sauvetage au Canada. Le montant total de ce financement sera de 207 752 $ pour l'exercice 2008-2009.

1.3.7 Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2007-2008[1]	**Dépenses prévues 2008-2009[2]**	Dépenses prévues 2009-2010	Dépenses prévues 2010-2011
• Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure	373 872	**513 321**	420 266	413 493
• Sécurité et sûreté des transports	592 623	**662 534**	578 251	542 600
• Développement du transport durable et l'environnement	160 238	**202 079**	82 789	65 199
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	1 126 734	**1 377 934**	1 081 306	1 021 292
Moins : recettes disponibles [3]	373 066	**345 600**	331 930	350 282
Total du Budget principal des dépenses	753 668	**1 032 334**	749 376	671 010
Rajustements :				
Développement de politiques de transport et programmes d'infrastructure				
• Pont ferroviaire du Québec	-	**10 000**	5 000	5 000
• Cadre stratégique économique pour les aéroports du Canada, pour financer les frais des appels pour l'OTC	-	**(375)**	(375)	(375)
• Dendroctone du pin ponderosa : soutien de l'infrastructure de transport	-	**44 000**	-	-
• Nouvelle architecture pour le soutien de l'infrastructure : Fonds pour les portes et les passages frontaliers	-	**224 135**	348 949	400 949
• Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	-	**9 714**	142 264	93 364
• Équipe frontalière de Windsor	-	**4 531**	3 541	-
• Collectivités – Infrastructure stratégique – Le budget de 2003. Autoroute de la Nouvelle-Écosse	-	**45**	45	45
• Collectivités – Infrastructure stratégique – Le budget de 2003. SAD de Brampton	-	**130**	125	125
• Collectivités – Infrastructure stratégique – Le budget de 2003. SAD de Mississauga	-	**56**	48	46
• Report de capital (décembre 2007)	-	**3 663**	-	-
• Cession des terrains de l'aéroport de Mirabel	-	**8 075**	2 842	-
Total des rajustements	-	**303 974**	502 439	499 154
Total des dépenses prévues	753 668	**1 336 308**	1 251 815	1 170 164
Total des dépenses prévues				
Moins : recettes non disponibles[3]	33 960	**33 960**	33 960	33 960
Plus : coût des services reçus à titre gracieux[4]	65 362	**66 585**	62 226	61 898
Total des dépenses du Ministère	785 070	**1 368 933**	1 280 081	1 198 102
Équivalents temps plein	5 110	**5 155**	5 035	4 999

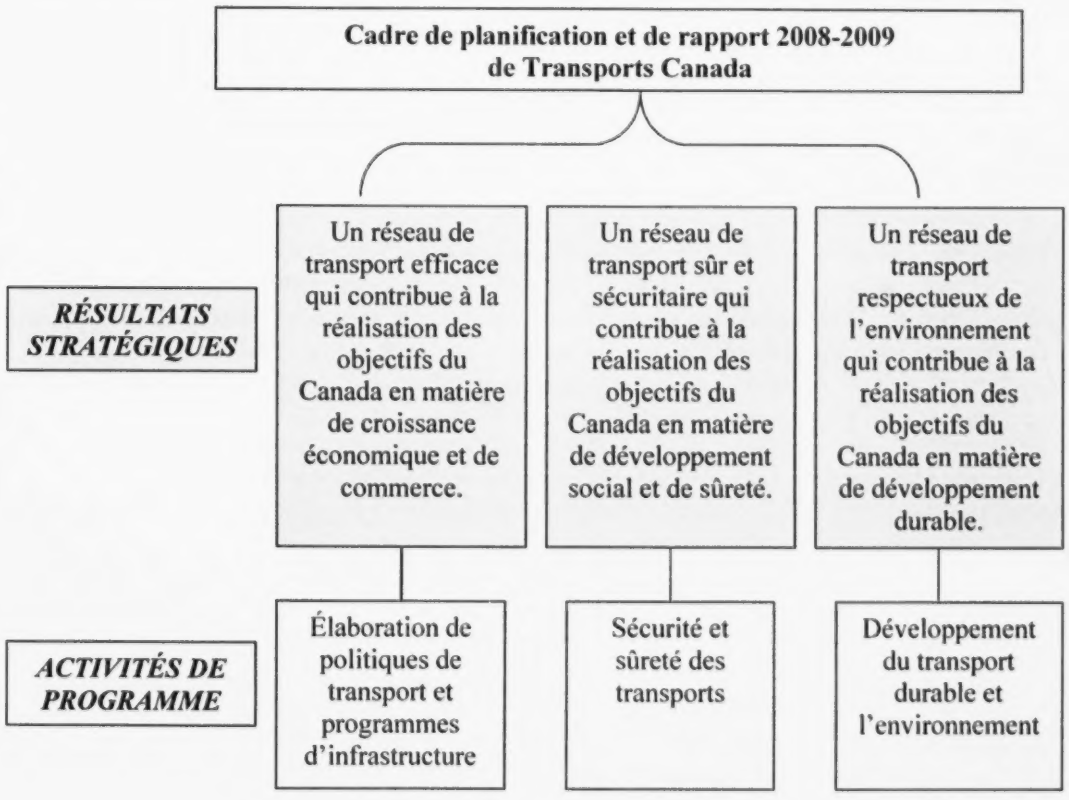
Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

La diminution des dépenses prévues sur la période de trois ans s'explique principalement par le fait qu'un grand nombre de nouvelles initiatives et de changements aux programmes actuels devraient avoir lieu durant l'exercice 2008-2009, avec des répercussions moindres au cours des deux exercices suivants. Les nouvelles initiatives comprennent le Programme de remise écoAUTO, les initiatives dans le cadre de la Stratégie écoTRANSPORTS et la mise en œuvre du programme Santé des océans. Les dépenses liées à ces nouvelles initiatives sont contrebalancées par la réduction progressive des programmes ou contributions suivants : le Programme stratégique d'infrastructures routières, le Programme de contribution à la sûreté maritime, le Programme de contribution pour renforcer la sûreté du transport ferroviaire de passagers et du transport et l'entente de contribution entre le gouvernement du Québec et la Commission de la capitale nationale pour certaines routes de l'Outaouais.

1. *Reflète les meilleures prévisions de dépenses prévues à la fin de l'exercice d'après les données réelles au 31 décembre 2007.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant du Budget principal des dépenses et des rajustements prévus pour chacun des exercices.*
3. *Pour plus d'information, consulter le tableau électronique intitulé Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles, à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rpp/2008-2009/templates-gabarits-fra.asp.*
4. *Pour plus d'information, consulter le tableau électronique intitulé Services reçus à titre gracieux, à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rpp/2008-2009/templates-gabarits-fra.asp.*

1.3.8 Renseignements sommaires

Transports Canada s'est engagé à obtenir des résultats pour les Canadiens et pour ce faire poursuit trois résultats stratégiques alignés sur le programme général du gouvernement fédéral :



Transports Canada est financé en grande partie par le crédit affecté au budget de fonctionnement et par les recettes obtenues durant l'année que le Ministère a le pouvoir de dépenser. Certains de ses programmes sont gérés en vertu de subventions et de contributions dont il doit respecter à la lettre les conditions et modalités. Le Ministère gère également les dépenses en capital en fonction du plan approuvé des investissements à long terme.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2008-2009	2009-2010	2010-2011
1 336 308	1 251 815	1 170 164

Ressources humaines (équivalent temps plein)

2008-2009	2009-2010	2010-2011
5 155	5 035	4 999

Priorités de programme du Ministère

Nom	Type
Cadre stratégique axé sur le marché	Continu
Infrastructure, portes et corridors commerciaux	Continu
Innovation	Continu
Politiques et programmes renforcés en matière de sûreté	Continu
Réglementation rationalisée	Continu
Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté	Continu
Changement climatique et assainissement de l'air	Continu
Évaluation environnementale	Continu

1.3.9 Activité de programme par résultat stratégique

Résultat stratégique : **un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce**					
Activité de programme	**Résultats prévus**	**Dépenses prévues (milliers de dollars)**			**Contribue aux priorités suivantes**
		2008-2009	**2009-2010**	**2010-2011**	
Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure	• Cadres de responsabilisation et de financement durables à long terme pour les infrastructures de transport • Renforcement de la compétitivité du Canada sur les marchés internationaux • Cadres législatifs et stratégiques qui appuient les forces du marché libre moyennant une intervention gouvernementale dans les situations où les forces du marché ne suffisent pas	521 681	640 304	612 404	• Cadre stratégique axé sur le marché • Infrastructure, portes et corridors commerciaux • Innovation • Changement climatique et assainissement de l'air
Résultat stratégique : **un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté**					
Sécurité et sûreté des transports	• Amélioration continue en matière de sûreté et de sécurité des transports • Confiance du public en matière de sûreté et de sécurité des transports	612 696	528 769	492 648	• Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté • Réglementation rationalisée • Politiques et des programmes renforcés en matière de sûreté
Résultat stratégique : **un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable**					
Développement du transport durable et l'environnement	• Accroissement de la durabilité environnementale du réseau de transport au Canada et des activités de Transports Canada	201 931	82 742	65 112	• Changement climatique et assainissement de l'air • Évaluation environnementale

1.4 Plans et priorités ministériels

1.4.1 Priorités du programme

La vision de Transports Canada à l'égard d'un réseau de transport durable, qui intègre et équilibre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux, est basée sur trois résultats stratégiques : un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce, un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté, et un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

Ces trois résultats stratégiques s'inscrivent dans le cadre des huit priorités de programme, présentées ci-dessous :

- cadre stratégique axé sur le marché
- infrastructure, portes et corridors commerciaux
- innovation
- politiques et programmes renforcés en matière de sûreté
- réglementation rationalisée
- systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté
- changement climatique et assainissement de l'air
- évaluation environnementale

Le cadre stratégique axé sur le marché, l'infrastructure, les portes et corridors commerciaux et les programmes d'innovation contribuent de façon significative à 4 des 13 résultats stratégiques du gouvernement du Canada, notamment *un Canada prospère grâce au commerce mondial, une forte croissance économique, un marché juste et sécuritaire, et une économie basée sur l'innovation et le savoir.*

Transports Canada continue d'élaborer des cadres stratégiques et législatifs qui visent à améliorer de façon permanente les services de transport au moyen de règles qui permettent aux entreprises de transport de s'adapter, d'innover, de rester concurrentielles et de servir le public. Par exemple, on continue de travailler à une nouvelle loi sur les aéroports au Canada visant à renforcer la gouvernance, la transparence et la responsabilisation dans les principaux aéroports canadiens.

La forte croissance économique et le succès concurrentiel du Canada sur le marché mondial dépendent d'un réseau de transport moderne, intégré et efficace. Transports Canada est

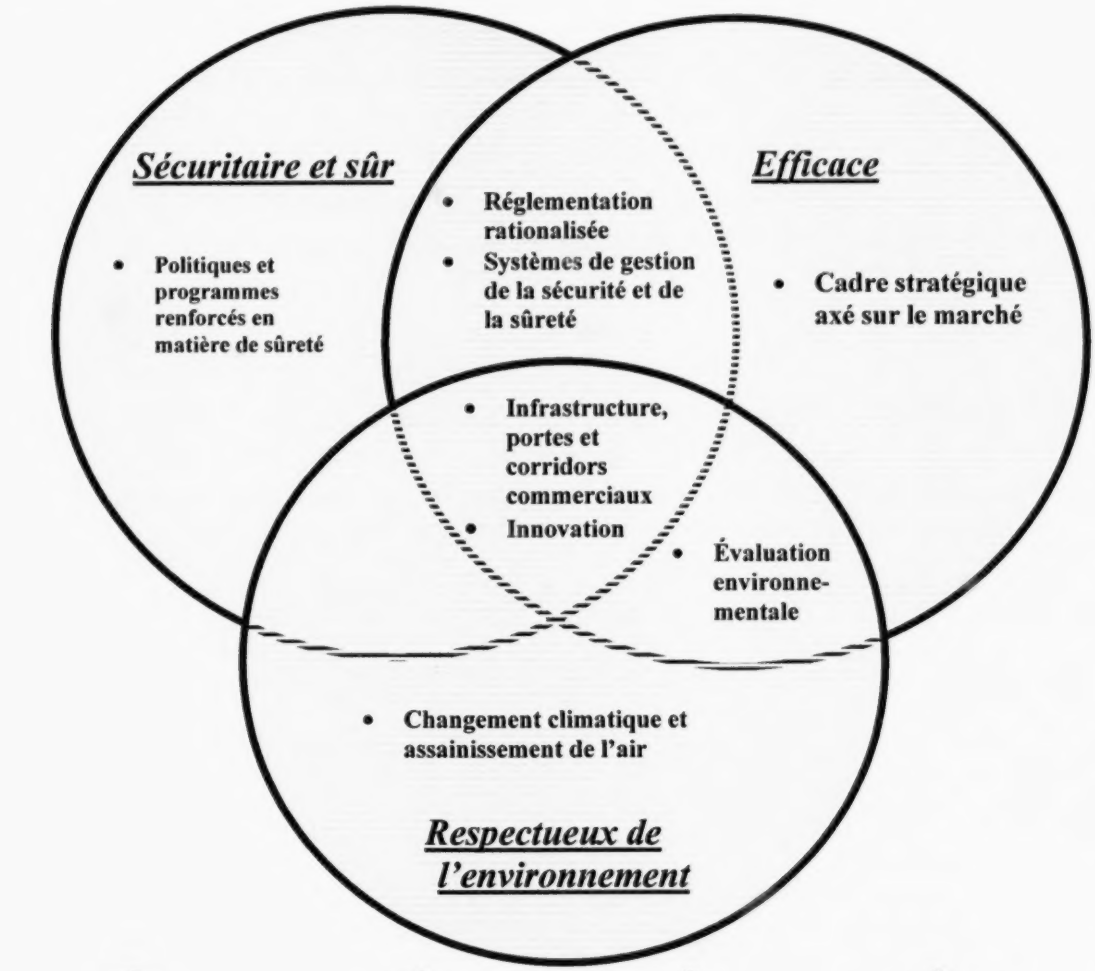
responsable de la mise en œuvre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, qui sont des composantes du plan Chantiers Canada doté d'un financement de l'ordre de 33 milliards de dollars. De plus, le Ministère travaillera étroitement avec Infrastructure Canada pour la mise en œuvre des éléments concernant le transport dans le Fonds Chantiers Canada et l'Initiative de financement de base des provinces et des territoires.

L'innovation est primordiale pour les objectifs du Ministère et surtout pour harmoniser les trois résultats stratégiques de la vision d'un réseau de transport durable en fournissant une base de connaissances et de technologies afin d'appuyer un rendement accru du réseau. De plus, Transports Canada continuera d'accélérer le rythme de la recherche, du développement, du déploiement et de l'intégration des Systèmes de transport intelligents.

L'activité de programme *Sécurité et sûreté des transports* englobe les politiques, l'élaboration des règlements, la surveillance et l'application des règlements ainsi que les activités de communication venant appuyer un réseau de transport sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. En ce qui concerne la planification pour la période 2008-2009, l'emphase sera sur trois priorités : un renforcement des politiques et programmes qui répondent aux questions d'actualité relatives au contexte de la sécurité des transports au Canada et à l'échelle internationale, une réglementation simplifiée qui appuie l'engagement du gouvernement à protéger et à faire progresser les intérêts du public grâce à un système de réglementation plus efficace, efficient et fiable, et des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) conçus pour provoquer un changement culturel vers une compréhension et une gestion systématiques des risques et des menaces à la fois pour l'industrie et pour Transports Canada.

L'activité de programme *Développement durable de transport et l'environnement* vise à accroître la durabilité environnementale du réseau de transport au Canada et des activités de Transports Canada, à sensibiliser les Canadiens et à les encourager à choisir des modes de transport respectueux de l'environnement. Ses programmes de contribution sont complexes et font appel à une gestion axée sur le risque, avec la surveillance efficace et continue que cela comporte. Les priorités en matière de changement climatique et l'assainissement de l'air ainsi que l'évaluation environnementale, contribuent à la réalisation d'un réseau de transport soucieux de l'environnement qui contribue aux objectifs de développement durable du Canada. Les priorités pour le changement climatique et l'assainissement de l'air incluent des politiques et des programmes conçus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air en s'attaquant aux problèmes du smog, des particules et aux autres problèmes de pollution de l'air qui ont des effets néfastes sur la santé des Canadiens. Les évaluations environnementales incitent fortement les responsables des politiques, des programmes et des projets du Ministère à tenir compte des répercussions sur l'environnement à l'étape de la planification.

Comme l'illustre le diagramme ci-dessous, les activités du programme du Ministère appuient les neuf priorités du programme qui elles-mêmes soutiennent plus d'un résultat stratégique, d'une façon intégrée[2].



Activités du programme		
Sécurité et sûreté des transports	**Développement de politiques de transport et programmes d'infrastructure**	**Développement du transport durable et l'environnement**

[2] Sécuritaire et sûr : un réseau de transport qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté.
Efficace : un réseau de transport qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.
Respectueux de l'environnement : un réseau de transport qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

1.4.2 Priorités de gestion

Les priorités de gestion de Transports Canada ont été élaborées à partir de deux grandes considérations : la mise en œuvre des engagements énoncés dans le *Rapport sur les plans et les priorités* précédent, et les évaluations internes et externes, en utilisant les éléments du Cadre de responsabilisation de gestion, pour cerner des occasions d'améliorer les pratiques de gestion au Ministère.

Les priorités de gestion établies pour la période 2008-2009 tableront sur les réalisations antérieures et continueront de renforcer les capacités de gestion dans les domaines des personnes, des valeurs et de l'éthique, de la gouvernance et de la gérance.

Personnes

Au cours du dernier exercice, Transports Canada a connu de nombreux succès grâce à la mise en œuvre initiale de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*. Par conséquent, en 2008-2009, on assistera, dans tout le Ministère, à un apprentissage organisationnel qui mènera à un accroissement de l'usage proactif de stratégies de dotation ministérielle et interministérielle. En outre, le soutien continu de Transports Canada pour le *Plan d'action sur le renouvellement de la fonction publique* du Greffier du Conseil privé sera mis en évidence par des engagements de recrutement de diplômés postsecondaires plus importants, des efforts de formation, de perfectionnement et de rétention plus importants, spécialement pour les postes professionnels et techniques. Le renforcement de l'infrastructure des ressources humaines (RH), par l'élaboration et la mise en œuvre de nombreux outils habilitants, l'accroissement des capacités de la collectivité des RH et l'amélioration des programmes de reconnaissance ministériels seront également ciblés.

L'amélioration de l'infrastructure du système d'apprentissage de Transports Canada permettra l'intégration des systèmes existants et facilitera également la gestion des plans d'apprentissage, y compris la capacité d'effectuer le suivi des taux de réussite et d'améliorer la corrélation entre la formation planifiée et la formation effectivement reçue.

L'élaboration de plans uniformes de ressources humaines dans chaque direction générale et chaque région a donné lieu à d'importants progrès. En 2007-2008, le Ministère a terminé et intégré un plan des RH pour Transports Canada. Ce plan précisera davantage les enjeux ministériels dans l'organisation, mettra en place une stratégie de gestion de l'apprentissage et permettra l'intégration d'objectifs opérationnels en 2008-2009 pour les plans de dotation proactifs, les plans de formation et les stratégies de changement organisationnel au sein des régions et des groupes. Les améliorations additionnelles au système d'information de gestion des ressources humaines résulteront en une efficacité accrue des processus ainsi qu'une meilleure adéquation dans la mise en œuvre des plans des ressources humaines.

Le Ministère veillera à ce que la dualité linguistique soit respectée à Transports Canada afin de continuer d'offrir aux Canadiens des services de grande qualité dans la langue de leur choix et de

renforcer le leadership (chez les cadres, les gestionnaires et les superviseurs) dans le but de promouvoir l'utilisation des deux langues officielles dans les régions bilingues.

En 2008-2009, la diversité demeurera une priorité à Transports Canada. Un nouveau plan d'action triennal (2007-2010) a été mis en œuvre au cours de l'exercice 2007-2008. Ce plan vise d'abord à intégrer d'autres thèmes importants (langues officielles, valeurs et éthique, etc.) pour en arriver à une véritable culture organisationnelle d'inclusion et d'intégration. L'assimilation de ces principes se poursuivra dans le cadre d'une conférence sur la gestion axée sur les personnes à l'automne 2008, destinée aux cadres intermédiaires. Cette conférence mettra l'accent sur les outils et les renseignements permettant aux cadres d'assumer leurs responsabilités en matière de RH dans des domaines comme la diversité, les langues officielles, la formation, les valeurs et l'éthique.

Indicateurs de performance

- Un cadre amélioré de mesure du rendement des RH qui saisit de façon précise les résultats attendus et les résultats obtenus.
- Une attention particulière est portée aux personnes au sein du Ministère au moyen de mesures au niveau organisationnel et d'établissement de rapports améliorés.
- Progrès réalisés par rapport aux initiatives du nouveau Plan d'action sur la diversité.

Valeurs et éthique

Ayant mis en place une structure de gouvernance des valeurs et de l'éthique en 2007-2008, Transports Canada intensifiera et étendra cette initiative en 2008, afin de s'assurer que les valeurs et l'éthique de la fonction publique sont intégrées dans ses pratiques de gestion et qu'elles sont reflétées dans le comportement de ses employés et sa culture organisationnelle. Le Ministère fera une promotion intensive d'une nouvelle approche à guichet unique pour offrir des services de conseils en matière de valeurs et d'éthique, en plus d'élaborer et de lancer une stratégie de sensibilisation et de formation aux valeurs et à l'éthique.

Le Ministère amorcera le travail d'élaboration d'un code de conduite pour Transports Canada. Ce code de conduite interne sera inspiré par le futur Code de conduite de la fonction publique et traitera des questions de valeurs et d'éthique uniques à Transports Canada.

Avec l'entrée en vigueur dans l'ensemble du secteur public de la *Loi sur la protection des fonctionnaires dénonciateurs d'actes répréhensibles* (LPFDAR) modifiée par la *Loi fédérale sur la responsabilité*, Transports Canada veillera à ce que les employés se familiarisent avec la nouvelle législation, ses objectifs et la protection qu'elle leur offre. Poursuivant sa collaboration étroite avec l'Agence de la fonction publique du Canada (AFPC), Transports Canada s'assurera que les employés sont informés de leurs droits et responsabilités conformément à la LPFDAR en diffusant de la documentation, en participant à des séances d'information et en encourageant la participation aux cours en ligne parrainés par l'AFPC qui seront offerts par l'École de la fonction publique du Canada.

L'objectif en bout de ligne consiste à renforcer la capacité de surveillance de Transports Canada en matière de valeurs et d'éthique, et à établir les priorités du Ministère en ce qui a trait aux valeurs et à l'éthique d'ici à la fin de l'exercice 2008-2009.

Indicateurs de performance
• Mise en œuvre d'un plan de travail et consultations initiales en vue de l'élaboration d'un code de conduite interne pour Transports Canada. • Progrès réalisés en matière d'intégration des valeurs et de l'éthique de la fonction publique aux pratiques de gestion. • Progrès réalisés en matière de mise en application d'une stratégie de sensibilisation et d'apprentissage des valeurs et de l'éthique.

Gouvernance et gérance

Tel qu'il a été mentionné précédemment, 2008-2009 sera une année de transition en raison de la reconfiguration de l'architecture des activités de programme, du projet de planification intégrée et de la mise en œuvre des décisions prises dans le cadre de l'examen stratégique. Transports Canada évaluera les résultats selon les indicateurs de performance suivants.

Indicateurs de performance
• *Une Architecture d'activités de programme qui articule clairement les programmes principaux du Ministère, qui soutient la réalisation de ses résultats stratégiques et qui s'aligne sur les priorités du gouvernement du Canada.* • *Un Cadre de mesure du rendement amélioré qui saisit avec exactitude les résultats escomptés et les résultats réels des activités de programme.* • *Une fonction de planification et de comptes rendus renforcée qui soutient des prises de décision efficaces, l'établissement des priorités et l'allocation des ressources à tous les niveaux.*

1.4.3 Coexécutants

Transports Canada collabore avec des centaines d'autres organismes qui s'intéressent aux questions de transport.

Autres organismes fédéraux dont les programmes et les services peuvent être touchés par les activités de transport. Par exemple : Agriculture et Agroalimentaire Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, les Administrations portuaires canadiennes, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, la Commission canadienne de sûreté nucléaire, le Service canadien du renseignement de sécurité, l'Office des transports du Canada, le Tribunal d'appel des transports du Canada, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne, Affaires étrangères et commerce international, Santé Canada, Affaires indiennes et du Nord Canada, Industrie Canada (p. ex. le Bureau de la concurrence), Infrastructure Canada, Justice Canada, Défense nationale, l'Office national de l'énergie, le Conseil national de recherches Canada, Ressources naturelles Canada, les Administrations de pilotage, Sécurité publique Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, la Gendarmerie royale du Canada, Service Canada, le Bureau de la sécurité des transports et la Diversification de l'économie de l'Ouest Canada.

Provinces, territoires et administrations municipales, surtout en ce qui concerne les investissements en matière d'infrastructures, l'élaboration de réseaux de transport urbains, l'élaboration d'un cadre stratégique sur les portes et les corridors commerciaux, la promotion et le renforcement de la sécurité routière et de la navigation de plaisance ainsi que la coexécution du programme de Transport des marchandises dangereuses.

Institutions scolaires : universités, collèges et institutions de formation canadiens actifs dans la recherche en politiques, la recherche et développement (R et D), la formation et les programmes éducationnels qui contribuent à bâtir la base des connaissances en matière de R et D au Canada ainsi que la capacité fonctionnelle et opérationnelle liée au réseau de transport.

Entreprises du secteur des transports qui dépendent toutes de l'application équitable des règlements et de l'élaboration de politiques pour renforcer la sûreté, la sécurité, l'efficacité et le respect de l'environnement du réseau des transports. Par exemple : les transporteurs aériens (p. ex. Air Canada, WestJet), les aéroports, les sociétés de camionnage et de transport par autobus, Algoma Central Marine, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canada Steamship Lines, le Canadien Pacifique Limitée, NAV CANADA, la Fédération maritime du Canada, les conseils consultatifs régionaux sur les interventions en cas de déversements d'hydrocarbures, les exploitants ferroviaires, les exploitants de services de transport en commun et VIA Rail.

Organismes et associations qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation, la sécurité et les questions de main-d'œuvre. Par exemple : l'Association du transport aérien du Canada, l'Association du transport urbain du Québec, l'Association des administrations portuaires canadiennes, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, l'Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, l'Association québécoise de transport et des routes, la Chambre de commerce de la C.-B., le Conseil canadien de la sécurité, l'Association canadienne des chefs de pompier, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association canadienne de l'autobus, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers, les Fabricants canadiens d'équipements d'aviation, le Conseil consultatif maritime canadien, l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, l'Association canadienne de droit maritime, la Canadian Owners and Pilots Association, l'Association des armateurs canadiens, l'Association canadienne des exploitants aériens gouvernementaux, l'Alliance canadienne du camionnage, l'Association canadienne du transport urbain, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, la Chambre de commerce maritime, le Council of Marine Carriers, le Canadien Pacifique Limitée, la Fédération canadienne des municipalités, la Société de systèmes de transports intelligents du Canada, l'Opération Gareautrain, l'Association des chemins de fer du Canada, la Fédération maritime du Canada, la Société de développement économique du Saint-Laurent, l'Association des armateurs du Saint-Laurent, le Conseil canadien des normes, le Tribunal d'appel des transports du Canada, l'Association des transports du Canada, le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises

dangereuses, les associations de constructeurs de véhicules et les syndicats ainsi que le Western Transportation Advisory Council et divers conseils sectoriels pour le transport.

Organisations internationales, afin d'échanger des renseignements et d'harmoniser les règlements sur les transports. Par exemple : l'Association américaine des transports publics, le Conseil de l'Arctique, la Coopération économique Asie–Pacifique, le Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre) France, la Conférence européenne des ministres des transports et le Forum international du transport, les Autorités européennes conjointes de l'aviation, le Groupe des huit (G8), l'Agence internationale de l'énergie atomique, le Forum international du transport, l'Association internationale du transport aérien, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale, le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le Groupe de travail international sur la sécurité des transports terrestres, la Réunion d'aviation trilatérale de l'Amérique du Nord, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'Organisation des États américains, le Sous-comité d'experts de l'Organisation des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses, la Commission économique des Nations Unies pour le forum mondial en Europe pour l'harmonisation de la réglementation des véhicules, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation mondiale du commerce et l'Organisation mondiale de la santé.

Autres gouvernements afin de faire avancer des intérêts bilatéraux avec des contreparties d'autres pays, y compris plusieurs agences fédérales des États-Unis. Par exemple : l'administration nationale pour la sécurité du trafic routier, l'administration fédérale de l'aviation des É.-U., l'agence fédérale de gestion des urgences des É.-U. (FEMA), l'administration fédérale des transports routiers des É.-U., l'administration fédérale des transports ferroviaires des É.-U. et l'administration pour la sécurité des transports des É.-U..

1.4.4 Défis et possibilités

Le transport a toujours été synonyme de possibilités pour le Canada, établissant un lien entre les travailleurs et leurs emplois, les produits et les marchés ainsi que les voyageurs et leurs destinations. Étant une petite économie ouverte et dépendante du commerce, notre capacité de transporter des marchandises et des personnes de façon fiable et efficace dans les chaînes d'approvisionnement mondiales sera, dans une large mesure, la clé de voûte du succès futur du Canada. Alors que les États-Unis demeurent le partenaire commercial le plus important du Canada, les économies émergentes comme la Chine, l'Inde et l'Asie du Sud-Est représentent, désormais, des possibilités significatives pour les produits et services canadiens.

En vue d'optimiser l'efficacité et la productivité du réseau de transport national, le gouvernement du Canada doit adopter une approche globale et intégrée des systèmes qui combinerait des politiques novatrices avec de nouvelles sources de financement ciblé. L'un des exemples plus importants et concrets de la façon dont le gouvernement du Canada met en œuvre une telle approche dans le domaine des transports est l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique. Cette initiative comporte des mesures d'investissements et de politiques

intégrées pour accroître la capacité et l'efficacité de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique ainsi que la capacité du Canada à tirer avantage des réalités du XXI^{e} siècle, comme la croissance économique rapide de la Chine.

La nécessité d'une approche « systématique » exige que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership. Une nouvelle génération de politiques d'encadrement peut donner lieu à une approche cohérente en ce qui a trait aux questions interreliées en matière d'investissements, de politiques, de réglementation et de législation, et permettre de déployer ces divers instruments de manière à ce qu'ils s'appuient mutuellement. Le cadre national pour les portes et corridors commerciaux stratégiques est un instrument essentiel de la politique nationale qui oriente le choix et le développement futur de portes et de corridors commerciaux stratégiques pour appuyer les volumes d'échanges commerciaux de grande importance.

L'élaboration de portes et de corridors à l'échelle nationale requiert un niveau élevé de coordination des efforts entre les gouvernements, de même qu'entre le secteur public et le secteur privé ainsi qu'un rigoureux processus d'établissement des priorités stratégiques. Transports Canada a conclu des protocoles d'entente avec l'Ontario et le Québec ainsi qu'avec les provinces de l'Atlantique afin de fournir un effort intergouvernemental intégré et approprié en vue de l'élaboration d'une porte et d'un corridor commercial continental Ontario-Québec d'une part, et d'une stratégie de porte de l'Atlantique d'autre part. Transports Canada et ses partenaires pour les deux portes reconnaissent qu'une participation active du secteur privé est essentielle au succès de l'élaboration des stratégies de portes et ils travailleront avec les parties prenantes pour trouver des solutions qui contribueront à la prospérité économique et à la compétitivité du Canada sur l'échiquier international ainsi qu'au développement durable d'un réseau de transport intégré et stratégique du pays.

Le transport ferroviaire contribue à la compétitivité nationale grâce au rôle qu'il joue en matière de développement de portes et de corridors commerciaux stratégiques en Amérique du Nord. Le Ministère et d'autres intervenants des secteurs public et privé se consacrent de plus en plus à l'examen des défis liés à la capacité de transport afin de tenir compte des échanges commerciaux sans cesse croissants. La prestation de services ferroviaires passagers, notamment dans les régions éloignées du pays, est également un domaine d'intérêt pour le Ministère.

Le transport par camion est le mode le plus répandu de la plupart des formes d'intégration du transport des marchandises. Les camions partagent les autoroutes, les routes urbaines et les passages frontaliers avec tous les autres véhicules, et dans les trois cas, le transport par camion est concentré là où la circulation est la plus dense. Par conséquent, ce mode de transport est celui qui profite le plus des politiques et des investissements qui appuient des portes stratégiques, des corridors commerciaux efficaces et des points de transfert modaux qui sont essentiels à leur bon fonctionnement.

L'industrie du transport aérien a toujours eu deux volets importants, l'un national et l'autre international. La compétitivité et l'accès aux débouchés sont aussi importants que la prise en compte de l'intérêt public national grâce à une offre raisonnable de services. Le rôle fédéral à l'égard de ce secteur largement privatisé des transports consiste à assurer la défense de l'intérêt public par voie de mise en œuvre de politiques économiques et de cadres législatifs adéquats,

tout en facilitant l'offre de débouchés en termes de services dans un environnement mondial qui évolue rapidement. Les enjeux à traiter à court terme sont : la présentation de nouveau d'une loi sur les aéroports du Canada, la poursuite de la mise en œuvre de la politique aérienne internationale, « ciel bleu », y compris la négociation d'une entente plurilatérale sur le transport aérien avec l'Union européenne et la participation à des délibérations à l'échelle nationale et internationale sur les émissions provenant du transport aérien.

Transports Canada reconnaît qu'un monde davantage connecté offre au Canada de nombreuses possibilités et l'oblige à mettre en place des processus afin d'assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport. En 2007, Transports Canada a publié *Allons de l'avant – Changer la culture de sécurité et de sûreté – Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté* afin de préciser la direction que le Ministère prendra pour aller de l'avant et changer la culture de sécurité et de sûreté au sein des organisations de transport. Au moyen de l'adoption d'une démarche plus globale à la sécurité et la sûreté, Transports Canada a élaboré un cadre stratégique à long terme. *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale* fournit un modèle d'intervention sur les enjeux nationaux en matière de sécurité, y compris en ce qui a trait aux mesures prises dans le secteur des transports. La politique atteste du fait qu'il incombe à chacun de contribuer à la sécurité et à la sûreté publique en soulignant la nature essentielle de la collaboration, ce qui inclut les mécanismes permettant d'entretenir cette collaboration.

Transports Canada continuera également d'élaborer un programme de sécurité du transport multimodal amélioré et intégré à l'appui des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver qui se tiendront à Vancouver-Whistler en 2010. Ce travail comprendra l'élaboration d'un concept d'opération du transport pour assurer que les réseaux de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier de la région touchée sont sûrs, sécuritaires et efficaces pendant la durée des Jeux. La planification en prévision de cet important événement est coordonnée tant à l'administration centrale que dans les régions de Transports Canada.

La sûreté est un enjeu mondial et une collaboration entre le Canada et les autres pays est essentielle. Le Ministère représente le gouvernement du Canada à l'étranger sur les questions internationales liées à la sûreté des transports en cherchant à obtenir un appui international par la coordination, le maintien de liens et le soutien envers les objectifs de politique étrangère du gouvernement du Canada. Par l'intermédiaire de ses programmes de renseignements et d'évaluation, le Ministère travaille en collaboration avec les agences de renseignements canadiennes et leurs partenaires à l'étranger pour recueillir et analyser des renseignements sur les menaces à la sécurité dans tous les modes de transport.

Le gouvernement fédéral croît qu'un cadre de réglementation efficace est vital pour assurer un réseau de transport durable et efficace. C'est pourquoi la *Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation* du Ministère est maintenant mise en œuvre à toutes les étapes du cycle de vie de la réglementation : élaboration, mise en application, évaluation et examen. La rationalisation des règlements permettra de ne préserver que les règlements essentiels à la sûreté et à la sécurité. Des évaluations seront effectuées à l'aide des mesures de rendement et des cadres de gestion.

Le gouvernement du Canada est appelé à relever un défi important pour maximiser les répercussions des dépenses fédérales dans l'infrastructure. La stratégie fédérale sur les sciences et les technologies, *Réaliser le potentiel des sciences et de la technologie au profit du Canada*, lancée en 2007, souligne l'importance de l'innovation pour renforcer les avantages économiques et sociaux à long terme du Canada. Tout comme c'est le cas pour la recherche avancée en matière de politiques, la recherche et le développement ciblés de façon stratégique sont essentiels à la planification et au fonctionnement d'un système d'infrastructures de transport sûr, sécuritaire et efficace qui répond aux besoins actuels pendant que le Canada se positionne stratégiquement pour bien réussir sur le marché international.

Pour améliorer la compétitivité économique du Canada et accroître la viabilité des villes et des collectivités canadiennes, on doit se préoccuper des répercussions des transports sur l'environnement et agir. Le secteur des transports reconnaît que l'augmentation des activités de transport et la modernisation de notre infrastructure de transport nécessitent une approche durable en matière d'environnement. Les politiques de transport durable devraient intégrer systématiquement les facteurs environnementaux et reconnaître que la santé des Canadiens ainsi que leur bien-être social et économique sont fondamentalement liés à la qualité de l'environnement. Les transports publics jouent un rôle de plus en plus important dans la réduction de la congestion et la promotion de modes de transport plus respectueux de l'environnement dans nos villes et nos collectivités. Un transport en commun efficace et efficient peut aider à optimiser les réseaux de transport urbains, facilitant ainsi la croissance économique et la croissance de la population.

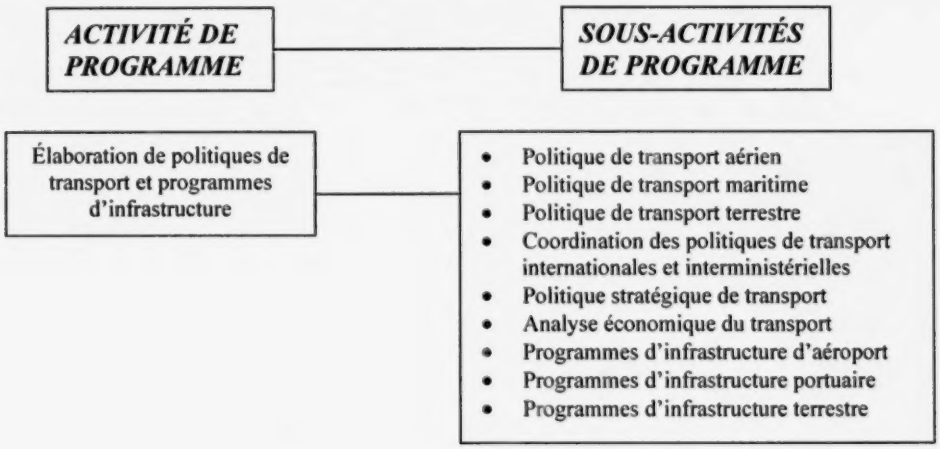
La mondialisation des échanges commerciaux et des transports est un contexte important qui incite le Canada à porter une attention particulière à l'amélioration de la compétitivité. C'est la raison pour laquelle Transports Canada doit continuer à élaborer des politiques et des programmes pour appuyer une infrastructure de transport de grande qualité et moderne qui permet le transport des personnes et des marchandises de façon responsable du point de vue de la sécurité, de l'efficacité et dans une mesure qui est conforme à une responsabilité environnementale. Cela est essentiel pour la prospérité économique et la qualité de vie à long terme des Canadiens.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Analyse par activité de programme

La présente section met l'accent sur les activités de programme du Ministère ainsi que sur les programmes et les initiatives clés qui appuient chaque activité de programme dans le but d'atteindre ses résultats stratégiques.

2.1.1 Résultat stratégique : un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce



Ressources financières (en milliers de dollars)

2008-2009	2009-2010	2010-2011
521 681	640 304	612 404

Ressources humaines (équivalents temps plein, ETP)

2008-2009	2009-2010	2010-2011
721	689	677

L'activité de programme *Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure* englobe l'élaboration de politiques, de lois, de programmes, de technologies et de mesures de soutien à l'infrastructure nationale des transports pour faire en sorte que les forces de la concurrence du marché guident la croissance et le développement du réseau national de transport et qu'un marché sain et vigoureux encourage les concurrents actuels et les nouveaux venus à innover et à offrir de nouveaux services répondant aux besoins des Canadiens en matière de transport. Les activités qui y contribuent et qui relèvent du volet politique de cette activité de

programme, comprennent : la surveillance et l'analyse du réseau de transport canadien, les rapports annuels sur l'état de santé du réseau, la recherche et le développement, les études économiques et l'élaboration de nouvelles politiques. Transports Canada administre également des programmes de subvention destinés aux aéroports, aux ports (n'incluant pas les administrations portuaires canadiennes), aux routes et aux ponts, et remplit les fonctions de propriétaire et de surveillant des ports, des aéroports et des sites du système de navigation aérienne du Ministère. Sous le volet infrastructure de cette activité de programme, Transports Canada négocie la cession des ports et des terrains de la Voie maritime à des intérêts locaux et il exploite les aéroports et les ports jusqu'à leur cession, de même que les aéroports régionaux, locaux et éloignés ainsi que les ports éloignés apparentant au gouvernement fédéral.

Un programme complet de surveillance et d'analyse du réseau de transport du Canada permet d'obtenir des commentaires concernant l'efficacité des politiques gouvernementales ainsi que des renseignements essentiels en vue d'appuyer les mesures qui seront prises ultérieurement. Bien que tous les efforts soient tentés pour atteindre les objectifs visés par le Ministère, les résultats sont, en définitive, influencés par des facteurs qui ne relèvent pas de son contrôle, comme la situation économique mondiale, une crise internationale ou les décisions prises par d'autres gouvernements. Assujetti à la *Loi sur les transports au Canada,* le Ministère prépare un rapport annuel sur l'état du réseau de transport du Canada, et tous les cinq ans, il produit une étude plus complète du secteur.

À une époque où la rapidité caractérise les chaînes d'approvisionnement mondiales, les réseaux de transport doivent garder le Canada en contact avec un monde en constante évolution. En effet, le transport est le pivot d'une économie efficace et concurrentielle. Les obstacles réels ou perçus à une chaîne d'approvisionnement fiable, comme la congestion, les problèmes de main-d'œuvre et les retards aux frontières, peuvent avoir une influence négative sur les décisions d'investissement du secteur privé ainsi que des répercussions sur des secteurs entiers de l'économie. En tant que pays où les échanges internationaux sont tellement essentiels à la croissance de notre économie, il est particulièrement important pour notre compétitivité de disposer de réseaux de transport qui servent de portes et de corridors vers les marchés étrangers.

Les pressions exercées sur notre réseau de transport sont à la fois nouvelles et de longue date, ce qui nécessite des efforts soutenus de la part de Transports Canada en vue d'élaborer des politiques, des cadres législatifs et des programmes qui tiennent compte des grands principes relatifs à la concurrence et aux forces du marché. Les compétences de Transports Canada en matière d'élaboration de politiques et de programmes relatifs à l'infrastructure de transport et la prise en compte de l'intérêt public sont reconnues dans l'ensemble du gouvernement fédéral. Des infrastructures de transport de haute qualité et modernes qui permettent de transporter les personnes et les marchandises de manière aussi directe et efficace que possible sont essentielles pour appuyer la position concurrentielle que recherche l'industrie canadienne. À cet égard, le Ministère doit faire preuve de stratégie pour élaborer des politiques et des programmes de financement appropriés de son propre chef et en partenariat avec les autres intervenants des secteurs public et privé visant à garantir le plus d'avantages possibles pour l'ensemble du Canada.

Conformément à son mandat de promouvoir des politiques et des programmes fondés sur les lois du marché, Transports Canada continue de mettre en œuvre son programme de cession des ports. Ce programme s'est avéré un véritable succès, c'est-à-dire que 86 pour cent des ports ont été cédés à ce jour. Reconnaissant qu'il est improbable que tous les ports restants seront transférés, une approche plus souple en matière de cession est en cours d'adoption; les ports seront exploités et maintenus de façon responsable jusqu'à leur transfert et la fermeture ou la démolition des sites s'effectuera en fonction des conditions.

Le Ministère doit, dans le cadre de partenariats, collaborer avec les intervenants des secteurs public et privé de tous les modes de transport, ainsi qu'avec les gouvernements étrangers et les organismes de coordination. C'est le cas, notamment, pour :

- négocier des ententes ou des accords bilatéraux pour les services aériens internationaux et représenter le gouvernement du Canada en tant que membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);

- coprésider le Groupe de travail sur la frontière Canada/États-Unis avec la Federal Highway Administration des États-Unis;

- représenter les intérêts des transports canadiens au cours de négociations commerciales bilatérales ou multilatérales;

- coordonner son engagement :

    - à des activités internationales (y compris avec des organismes multilatéraux comme le Forum de coopération économique Asie-Pacifique et le Forum international sur les transports);

    - à d'importantes relations bilatérales (par exemple avec les États-Unis, la Chine les Caraïbes et l'Amérique latine);

    - à la participation du ministre et des cadres supérieurs aux activités internationales.

Transports Canada participe activement au Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP). Dans le domaine de la sûreté, le Ministère s'est engagé en tant que membre du PSP à collaborer dans les domaines clés suivants :

- sûreté du transport de surface, aérien et maritime, préparatifs d'urgence et intervention;

- sûreté des frontières et de l'infrastructure.

Pour ce qui est de la prospérité, Transports Canada s'efforce de renforcer la sûreté et l'efficacité du réseau de transport en veillant à ce que :

- le transport des biens et des personnes soit sûr et efficace;

- le réseau de transport soutienne la croissance du commerce et l'expansion économique, les passages frontaliers soient plus sécuritaires, plus rapides et plus efficaces grâce à la mise en place de mécanismes nouveaux ou améliorés pour appuyer la planification frontalière, le partage de l'information et les communications;

- tous les modes de transport soient optimisés pour répondre à ces besoins.

En général, les indicateurs fournis dans l'encadré ci-dessous servent à effectuer le suivi des progrès réalisés pour promouvoir un réseau de transport efficace.

Activité de programme	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Priorités de programme du Ministère
Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure	• Cadres de responsabilisation et de financement durables à long terme pour les infrastructures de transport • Renforcement de la compétitivité du Canada sur les marchés internationaux • Cadres législatifs et stratégiques qui appuient les forces du marché libre moyennant une intervention gouvernementale dans les situations où les forces du marché ne suffisent pas.	• Productivité du réseau de transport • Prix et niveaux de service • Viabilité financière des différents éléments du réseau	• Cadre stratégique axé sur le marché • Infrastructure, portes et corridors commerciaux • Innovation • Changements climatiques et assainissement de l'air

2.1.1.1 Programmes et initiatives clés à l'appui de l'activité de programme Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure

Assurer l'amélioration permanente des services de transport en édictant des règles qui autorisent les entreprises de transport à s'adapter, à innover, à rester concurrentielles et à servir le public a constitué le point de mire fructueux de la politique fédérale des transports au cours des années. L'expérience a prouvé que la concurrence et les forces du marché libre stimulent l'amélioration du rendement et de la productivité. Lorsque le gouvernement doit intervenir, ces interventions

doivent porter sur des situations où les forces du marché ne suffisent pas pour atteindre les résultats souhaités. Bien que beaucoup de travail ait été accompli pour fournir un marché concurrentiel et mieux orienter les actions gouvernementales, il y a encore des points à améliorer.

Les renseignements qui suivent énoncent les initiatives et les programmes clés ainsi que les résultats attendus qui, ensemble, visent à atteindre avec succès les objectifs de cette activité de programme.

Examen des services ferroviaires de transport de fret

Le 29 octobre 2007, le gouvernement a déposé le projet de loi C-8 visant à renforcer les dispositions concernant la protection des expéditeurs dans la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). En même temps, le gouvernement a annoncé qu'il entreprendrait un examen du service ferroviaire peu de temps après l'adoption du projet de loi C-8. Cet examen devrait être terminé en 2008-2009 et il cherchera à trouver des solutions commerciales permettant d'améliorer les services ferroviaires de transport de fret. On reconnaît toutefois que des modifications de la réglementation ou d'autres changements pourraient être recommandés après l'étude des résultats de l'examen.

Ententes sur le transport aérien international

Le Ministère a mis en œuvre la politique « Ciel bleu » annoncée au mois de novembre 2006 qui décrit le cadre stratégique actuel pour les négociations aériennes internationales.

Le 27 novembre 2007, le Canada a entrepris des négociations avec l'Union européenne (UE) relativement à une entente unique complète sur les services aériens entre les 27 pays de l'UE. Le Canada a proposé un projet très ambitieux afin de négocier avec plusieurs autres marchés prioritaires, notamment les Caraïbes et la région Asie-Pacifique. Les ententes sur le transport aérien du Canada sont conçues pour garantir des droits d'exploitation aux transporteurs aériens canadiens et offrir aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens de meilleures possibilités de transport plus économiques.

Le représentant permanent du Canada auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est responsable de tous les volets des relations entre le Canada et les 189 États membres ainsi qu'avec le Secrétariat de l'OACI. La coordination demeurera un élément crucial pour faire progresser les intérêts du Canada en matière d'aviation et de sécurité, de sûreté et d'environnement, avec un accent particulier sur l'environnement.

Loi sur les aéroports du Canada

Une révision approfondie de la *Loi sur les aéroports du Canada* a été déposée au Parlement en tant que projet de loi C-20 en juin 2006. La nouvelle loi contiendra des dispositions visant à renforcer la gouvernance, la transparence et la responsabilisation dans les principaux aéroports canadiens, particulièrement ceux qui sont exploités par des administrations aéroportuaires. Le

projet de loi C-20 est mort au feuilleton lorsque le Parlement a été prorogé à l'automne 2007. Le Ministère entend réintroduire le projet de loi.

Le plan Chantiers Canada

Le nouveau gouvernement du Canada effectue un investissement historique de 33 milliards de dollars dans l'infrastructure aux termes du nouveau plan Chantiers Canada. Ce plan permettra d'investir dans l'infrastructure en vue d'appuyer une économie plus forte, un environnement plus sain et des collectivités plus prospères, en bref, un Canada plus fort, plus sécuritaire et meilleur. Ce plan complet et à long terme pour les infrastructures fournit un cadre au gouvernement fédéral afin de collaborer avec les provinces, les territoires et les municipalités pour prendre les mesures nécessaires afin de faire une véritable différence dans la vie quotidienne des Canadiens, soit par des routes plus sûres, des périodes de déplacement plus courtes pour se rendre au travail et en revenir, ou de l'eau et de l'air plus propres pour garder nos familles en santé.

Le plan Chantiers Canada inclut une série complète et intégrée d'initiatives concernant les l'infrastructures, notamment celle qui suivent :

- Plus de 50 pour cent des sommes prévues au plan seront versées directement aux municipalités pour les priorités en matière d'infrastructure, y compris les 11,8 milliards de dollars du Fonds de la taxe sur l'essence (prolongé jusqu'en 2013-2014) et environ 5,8 milliards de dollars provenant du remboursement de la taxe sur les produits et services;

- Une aide financière de base de 2,275 milliards de dollars pour les provinces et les territoires offrant à chaque administration 25 millions de dollars par année sur sept ans pour soutenir les besoins prioritaires sur le plan de l'infrastructure;

- Le Fonds Chantiers Canada (FCC) de 8,8 milliards de dollars sera distribué aux provinces et aux territoires au prorata de leur population. Le FCC fera des investissements, entre autres, dans l'infrastructure d'assainissement de l'eau et d'épuration des eaux usées, dans le réseau routier national principal, dans les transports publics et l'énergie verte. Le FCC dispose également de fonds particuliers pour des projets dans les collectivités de moins de 100 000 habitants permettant de les aider à relever les défis auxquels elles sont confrontées;

- Trois fonds nationaux spécifiques : le Fonds (2,1 milliards de dollars) pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, le Fonds (1,25 milliard de dollars) pour les partenariats public-privé et 1 milliard de dollars pour l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique.

Transports Canada est responsable de la mise en œuvre des fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et pour l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, comme le décrivent en détail les autres sections. En outre, Transports Canada travaillera étroitement avec Infrastructure Canada pour la mise en œuvre des éléments concernant le transport dans le FCC et l'Initiative de financement de base des provinces et des territoires.

Six catégories de projets admissibles à ces fonds sont classées dans le domaine des transports : le réseau routier national, les transports publics, les routes locales, les aéroports régionaux et locaux, les chemins de fer de courte ligne et le transport maritime à courte distance. En investissant dans de tels projets, le gouvernement du Canada offrira des avantages tangibles en vue d'améliorer la vie des Canadiens, tout en soutenant les objectifs économiques et environnementaux les plus importants du pays.

Pour de plus amples renseignements sur le FCC, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/index-fra.html.

Partenariats public-privé (PPP)

Tirer profit de sources de financement novatrices par l'intermédiaire de partenariats public-privé (PPP) est l'une des priorités du plan Chantiers Canada. En plus de créer le tout premier programme de financement fédéral pour les PPP innovateurs, le gouvernement du Canada va mettra sur pied un bureau de PPP. À ce sujet, Transports Canada collaborera avec Finances Canada et Infrastructure Canada pour créer un bureau fédéral de PPP, ce qui permettra d'avoir plus facilement recours aux meilleures pratiques et de les promouvoir pour les projets d'infrastructure canadiens réalisés en PPP. Transports Canada encouragera également le développement de PPP et le recours à ces derniers dans le domaine des transports en exigeant qu'ils soient pris en compte pour des projets visant une contribution fédérale de plus de 50 millions de dollars dans le cadre du Fonds Chantiers Canada (FCC) et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPPF).

L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)

Au moyen des deux derniers budgets fédéraux, le gouvernement fédéral a engagé plus de 1 milliard de dollars pour l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP). Les objectifs de cette initiative sont de renforcer le commerce entre le Canada et la région Asie-Pacifique, d'accroître le pourcentage d'importations pour portes conteneurs provenant d'Asie à destination de l'Amérique du Nord et d'améliorer l'efficacité et la fiabilité de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique pour les exportations canadiennes et nord-américaines.

L'IPCAP a regroupé les questions stratégiques liées à l'infrastructure, à la politique, à la gouvernance et à l'exploitation en une stratégie intégrée, intermodale et de nature public-privé. Des progrès importants ont été réalisés dans tous les domaines de l'IPCAP, y compris la sélection de projets d'infrastructure, la construction, l'élaboration de politiques, les applications technologiques et la coopération internationale ainsi que le marketing. Durant sa première année, le gouvernement fédéral, conjointement avec les quatre gouvernements provinciaux concernés et les autres partenaires, a annoncé des projets d'infrastructure pour l'IPCAP d'une valeur de plus de 2,3 milliards de dollars, dont plus de 860 millions de dollars en contributions fédérales.

L'allocation des fonds restants sera décidée au début de 2008. Alors que l'IPCAP entre dans sa deuxième année, le travail se concentrera sur les orientations stratégiques à long terme de

l'Initiative : bâtir un réseau de transport et de commerce durable pour l'Amérique du Nord, optimiser la chaîne d'approvisionnement pour un commerce sécuritaire avec la région de l'Asie-Pacifique et passer de volume à valeur pour la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique.

Pour de plus amples renseignements sur l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/dossiers/ipcap/menu.htm.

Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPPF)

Une infrastructure moderne, efficace et fiable est essentielle pour que le Canada puisse continuer de tirer profit de la croissance du commerce international. Le développement de notre réseau de transport lié au commerce est d'une importance vitale pour notre économie.

Guidé par le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques, le FPPF contribuera à des projets visant à améliorer le flux de biens entre le Canada et le reste du monde. Ce fonds basé sur le mérite améliorera l'infrastructure dans des emplacements clés comme les principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis. De plus, au moins 400 millions de dollars en provenance de ce fonds seront consacrés à la construction de la nouvelle voie d'accès reliant l'autoroute 401 au nouveau passage frontalier de Windsor-Détroit, le passage frontalier le plus achalandé pour le commerce entre le Canada et les États-Unis et l'un des corridors commerciaux les plus importants du monde. Le financement dans le cadre du FPPF soutiendra le développement de la Porte continentale et du corridor commercial Ontario-Québec et de la Porte de l'Atlantique.

Ces stratégies favoriseront les investissements en matière d'infrastructure et de technologie, comme les systèmes de transport intelligents qui améliorent l'intégration multimodale des principaux réseaux de transport ainsi que leur efficacité, leur sûreté, leur sécurité et leur durabilité. Elles répondront également à d'autres questions interreliées qui ont des répercussions sur le bon fonctionnement de ces systèmes et sur la façon dont le Canada en tire profit à long terme. Ainsi, le FPPF participera également à l'avancement de mesures complémentaires administratives, législatives, opérationnelles, de recherche et de promotion du commerce.

La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec

L'Ontario et le Québec représentent à eux seuls près de 60 pour cent des exportations et du produit intérieur brut du Canada. Il est d'une importance capitale pour la santé économique du pays que le réseau de transport du centre du Canada continue d'appuyer le transport intégré et efficace des marchandises vers les marchés internationaux. Il est également important que le fonctionnement de cette porte soit en accord avec les deux autres initiatives nationales relatives aux portes et aux corridors.

Le *Cadre politique national sur les portes et les corridors de commerce stratégiques*, publié en 2007, expose le contexte de l'engagement de Transports Canada envers la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec. En juillet 2007, le ministre de Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et les ministres des Transports du Québec et de l'Ontario ont

signé, à Montréal, un protocole d'entente sur la mise en œuvre de la Porte. Le protocole d'entente engage les trois parties à travailler, en partenariat avec le secteur privé, à l'élaboration d'une stratégie pour que la porte puisse répondre aux possibilités liées au commerce mondial. Le protocole d'entente envisage un plan d'action intensif de 24 mois destiné à étudier les façons d'optimiser l'infrastructure de transport de la porte afin de mieux répondre aux demandes actuelles et futures en matière de transport. La plupart de ces efforts porteront leurs fruits en 2008-2009.

Pour de plus amples renseignements sur la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec, veuillez consulter le site Web suivant :
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Ontario-Quebec/Ontario-Quebec.html.

Vers une stratégie de la Porte d'entrée de l'Atlantique

Le Canada atlantique possède des possibilités importantes afin d'attirer davantage d'activités de commerce international, en raison de sa position géographique stratégique par rapport aux marchés nord-américains et des installations de transport importantes situées dans cette région. Quoi qu'il en soit, les capacités en matière de transport dans la région de l'Atlantique sont largement sous-utilisées, ce qui ouvre la porte à de grandes possibilités de promotion du commerce et de développement économique dans la région.

Pour stimuler la compétitivité de la région et pour concevoir et exploiter davantage les réseaux de transport essentiels qui soutiennent des activités de commerce international dans la région de l'Atlantique, un protocole d'entente (PE) sur la Porte d'entrée de l'Atlantique a été signé à Halifax, le 14 octobre 2007, entre le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA), les quatre ministres des Transports provinciaux de l'Atlantique et le ministre des Affaires intergouvernementales de Terre-Neuve-et-Labrador. Le PE énonce l'engagement de toutes les parties à collaborer pour élaborer le concept de la Porte d'entrée de l'Atlantique et officialise le statut du comité des représentants fédéraux-provinciaux sur la Porte d'entrée de l'Atlantique (comité des représentants) comme le forum principal de cette collaboration. Il expose également les objectifs visés par l'élaboration d'une stratégie de la Porte d'entrée de l'Atlantique au cours des 24 prochains mois, y compris les grandes priorités découlant de la participation des parties prenantes du secteur privé, et le travail de marketing et d'analyse requis pour schématiser et évaluer le réseau de transport multimodal dans la région qui soutient les activités de commerce international.

La signature de ce protocole d'entente a suivi la publication, en 2007, du Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques, qui présente une méthode reposant sur les réseaux pour les problèmes stratégiques et les problèmes d'investissement.

Pour de plus amples renseignements sur la Porte d'entrée de l'Atlantique, veuillez consulter le site Web suivant :
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Atlantique/LaPorteCanadiennedel'Atlantique.html.

Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds sur l'infrastructure frontalière

Transports Canada travaille également en étroite collaboration avec Infrastructure Canada sur des projets d'autoroutes, de transport en commun et de passages frontaliers pour lesquels du financement est envisagé dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF). Transports Canada fournit des conseils techniques, des analyses et des données pour la sélection des projets de transport, négocie conjointement avec Infrastructure Canada et demande l'approbation du Conseil du Trésor pour les ententes de contribution. Transports Canada s'occupe de la mise en œuvre de ces projets et les gère de façon à ce que les Canadiens y trouvent leur compte en veillant à la conformité de toutes les dépenses fédérales avec les objectifs des programmes et la législation fédérale et au respect des exigences des programmes de subventions et de contributions.

En 2008-2009, le Ministère continuera de gérer et d'assurer la conformité des projets d'infrastructure de transport réalisés par nos partenaires dans le cadre des programmes de financement en vigueur. Transports Canada continuera de travailler avec d'autres ministères fédéraux et avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux ainsi qu'avec ceux du secteur privé à l'élaboration et à l'exécution efficientes et efficaces de ces programmes afin d'atteindre les objectifs du gouvernement fédéral en matière de rentabilité et d'assurer un niveau de rendement acceptable des points de vue économique, social et environnemental par rapport à l'investissement requis (analyse coûts-avantages).

Voici quelques exemples :

- les études et autres travaux préliminaires (phase 1) de l'autoroute 30 en vue de confirmer l'intérêt d'un partenariat public-privé pour ce tronçon de l'autoroute de 42 kilomètres au sud-ouest de Montréal, au Québec (10,5 millions de dollars du fédéral);
- les améliorations au réseau ferroviaire de GO Transit dans la région élargie du Grand Toronto (385 millions de dollars du fédéral);
- l'agrandissement et la rénovation du réseau de transport en commun de Toronto en Ontario (350 millions de dollars du fédéral);
- l'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne 1 entre Regina et Winnipeg (plus de 50 millions de dollars du fédéral répartis entre la Saskatchewan et le Manitoba);
- l'élargissement à quatre voies de la route 63 à Fort McMurray, en Alberta (150 millions de dollars du fédéral);
- la construction d'un nouveau pont international et d'une route pour camions (route 1) entre le Nouveau-Brunswick et le Maine (30 millions de dollars du fédéral);
- la construction du réseau de trains légers de la Canada Line, reliant Richmond, l'aéroport international de Vancouver et le centre-ville de Vancouver, en Colombie-Britannique (450 millions de dollars du fédéral);
- des corridors nationaux pour le Canada dans les Territoires du Nord-Ouest (65 millions de dollars du fédéral).

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/index_f.shtml.

Transports Canada travaillera avec les parties concernées en vue de signer des accords de contribution pour des projets liés au transport tels :

- ÇA ROULE, des projets d'infrastructure des transports en commun et des autoroutes dans la région du Grand Toronto (962 millions de dollars du fédéral);
- la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » (150 millions de dollars du fédéral);
- des projets de réfection sur la route transcanadienne 1 à Terre-Neuve (24 millions de dollars du fédéral);
- la construction d'une route à quatre voies à chaussées séparées (route 175) entre Québec et Saguenay (262,5 millions de dollars du fédéral);
- la réfection de l'échangeur de Dorval (55 millions de dollars du fédéral);
- la reconstruction de la route 185 (85 millions de dollars du fédéral).

Ponts et tunnels nationaux et internationaux

Transports Canada continue d'évaluer les besoins financiers actuels et à long terme pour les ponts et tunnels nationaux et internationaux au sein du portefeuille du Ministère afin de veiller à leur sécurité à long terme. Afin d'y arriver, Transports Canada a pris des mesures pour améliorer la gestion de ces actifs et la capacité des sociétés d'État qui possèdent ou gèrent ces actifs à le faire de façon plus efficace. Ces initiatives incluent le renforcement des modèles de gouvernance existants et la mise en œuvre de pratiques de gestion financière saines.

Avec la récente entrée en vigueur de la *Loi sur les ponts et les tunnels internationaux,* Transports Canada élabore des lignes directrices pour les demandes de construction de nouveaux ponts et tunnels internationaux, de modification de structures existantes, de changements d'exploitant et de propriétaire ainsi que des modifications relatives au contrôle des ponts et tunnels internationaux. Les représentants de Transports Canada traiteront ces demandes et consulteront les parties prenantes afin de fournir au gouverneur en conseil des recommandations en vue de leur approbation.

À la suite des effondrements récents d'un viaduc à Laval et d'un pont enjambant le Mississippi sur la route I-35W à Minneapolis, Transports Canada a commencé à travailler avec les autres intervenants fédéraux pour veiller à la sécurité permanente des ponts fédéraux. Transports Canada continuera de travailler étroitement avec les ministères et les sociétés d'État concernés, et dans le cadre des régimes de gouvernance partagée, pour partager les meilleures pratiques dans le domaine des inspections de sécurité et de l'entretien des ponts. Transports Canada commencera également à élaborer une réglementation pour l'entretien, la réparation, l'exploitation et l'utilisation des ponts et des tunnels internationaux.

Avec l'entrée en vigueur de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* plus tôt cette dernière année, les représentants de Transports Canada ont commencé à élaborer des règlements pour l'entretien et la réparation de même que pour l'exploitation et l'utilisation des ponts et tunnels internationaux. Les intervenants, l'industrie et les divers gouvernements participent au processus de consultation ainsi qu'à l'élaboration de la réglementation.

Windsor-Detroit

L'amélioration du flux de trafic international au passage de Windsor-Detroit est une priorité essentielle pour le gouvernement, comme l'ont confirmé le premier ministre Harper et le président Bush dans le cadre du Sommet des leaders nord-américains tenu à Montebello, au Québec, en août 2007. En plus de la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » qui finance les infrastructures existantes dans la région de Windsor, le Ministère continue de participer au Partenariat Canada-États-Unis-Ontario-Michigan sur le transport frontalier, dont l'objectif est d'élaborer une stratégie à long terme visant à améliorer la circulation des personnes, des marchandises et des services au passage frontalier de Windsor-Detroit. Dans le cadre d'un processus d'évaluation environnementale coordonné, le partenariat détermine actuellement l'emplacement d'une nouvelle traversée de pont au point frontalier, d'esplanades d'inspection et de voies d'accès reliant l'autoroute 401, au Canada, et l'Interstate Highway, au Michigan. Le partenariat étudie également différentes structures de gouvernance du passage frontalier ainsi que des modèles possibles pour la participation du secteur privé dans la conception, le financement, la construction et l'exploitation du nouveau passage. La construction d'une nouvelle infrastructure de ce type représente des défis importants :

- la nécessité d'un partenariat entre les gouvernements des deux pays concernés;
- la construction d'un passage frontalier comportant des esplanades d'inspection pour les douanes et des voies d'accès des deux côtés de la frontière;
- un équilibre entre les intérêts des différents intervenants.

Le 26 novembre 2007, Transports Canada a signé un mémoire de coopération avec le département des transports des États-Unis afin de renforcer la collaboration entre les organismes fédéraux des deux pays et de coordonner leurs efforts en vue de l'élaboration d'un système de passage frontalier amélioré pour la région de Detroit-Windsor. On procède actuellement à l'étape finale du processus d'évaluation environnementale du partenariat binational. Les emplacements techniquement souhaitables pour le nouveau pont, les esplanades et les voies d'accès seront annoncés au printemps 2008. Comme l'annonçait le Budget 2007, Transports Canada, conjointement avec les départements des transports du Michigan et des États-Unis, a l'intention d'examiner la possibilité d'établir un partenariat avec le secteur privé pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du nouveau passage frontalier, qui doit être opérationnel en 2013.

Modifications à la *Loi maritime du Canada*

La *Loi maritime du Canada* (LMC) est le premier texte de loi exhaustif visant à régir de nombreux aspects du secteur maritime du Canada. À la suite de l'examen de la LMC et de vastes consultations, le Ministère a élaboré une stratégie à deux volets afin de stimuler l'investissement dans les infrastructures de transport essentielles. Cette nouvelle approche comprend des modifications législatives concernant les ports, combinées à plusieurs mesures stratégiques. Les modifications proposées à la LMC ont été déposées au Parlement en novembre 2007 et devraient être apportées en 2008. Ces modifications permettraient aux administrations portuaires canadiennes (APC) de faire des demandes de financement sous forme de contributions liées à l'infrastructure, à la durabilité environnementale et à la mise en œuvre de mesures de

sécurité, elles introduiraient une approche à deux niveaux pour les limites de prêt, elles faciliteraient le projet de fusion des ports, elles incorporeraient un cadre de gouvernance et de gestion plus réactif et elles introduiraient un régime de sanctions administratives pécuniaires. Les initiatives stratégiques qui doivent être maintenues comprennent une politique maritime nationale modernisée, un processus de limite de prêt simplifié et des modifications aux lettres patentes pour permettre une utilisation plus diversifiée des terrains loués par les APC ou pour lesquels elles accordent des licences à des tiers.

Marine Atlantique S.C.C.

En 2008, Transports Canada travaillera avec Marine Atlantique S.C.C. à l'élaboration de la seconde phase de la stratégie à long terme destinée à relancer la Société. La seconde phase comprend l'étape finale de la stratégie de renouvellement de la flotte ainsi que l'élaboration et l'articulation d'une stratégie de limitation des coûts afin que le service demeure fiable et abordable.

Collecte de données

En se basant sur le travail commencé en 2002, Transports Canada a prolongé le programme de Collection électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) jusqu'à la phase II dans le but d'améliorer la qualité, la portée et la pertinence des statistiques sur le transport aérien servant à la formulation des politiques, à la planification et à la prise de décision. En 2008-2009, le Ministère poursuivra la collecte de renseignements sur les cargaisons et il amorcera le travail initial de collecte de données pour l'aviation générale.

Transports Canada continue de tabler sur le travail effectué en 2006 et 2007 dans le cadre d'une Enquête nationale au bord des routes (ENBR) sur les activités de camionnage à des points clés de la frontière entre le Canada et les États-Unis et à des points stratégiques dans le corridor Québec-Windsor. En 2008-2009, de nouveaux produits de données seront élaborés pour soutenir les initiatives de portes et de corridors ainsi que pour informer le Ministère sur les activités de camionnage d'un côté à l'autre de nos frontières terrestres.

Totalité des coûts de transport au Canada

En 2007-2008, Transports Canada, en collaboration avec les provinces et les territoires, a terminé une série d'études portant sur l'évaluation de la totalité des coûts de transport au Canada. Le travail a produit un nouvel outil analytique qui fournira aux responsables de politiques une évaluation détaillée des coûts financiers et sociaux pour tous les modes de transport au Canada, y compris les coûts du capital et d'exploitation à la fois pour l'infrastructure et les véhicules, l'évaluation économique des terrains occupés par l'infrastructure de transport et les coûts estimés des répercussions sociales des transports (accidents, congestion des routes, pollution de l'air, changement climatique et bruit). Le Ministère prévoit déposer le rapport final de l'étude sur la totalité des coûts au début de 2008-2009 ainsi qu'une version réduite de l'outil analytique dérivé du travail effectué pendant le projet en vue de soutenir des applications potentielles à l'échelle provinciale et territoriale.

Dictionnaire des objets du transport

Le projet de dictionnaire des objets du transport (DOT) a été lancé afin d'harmoniser et d'intégrer logiquement 100 systèmes indépendants de bases de données liées au transport aérien. En 2006-2007, le DOT, en liant plusieurs bases de données, a permis d'élaborer certains outils de surveillance et des tableaux de bord pour les aéroports pour le Ministère. En 2008-2009, le Ministère prévoit élargir le DOT en intégrant d'autres bases de données sur le transport aérien et en élaborant davantage de clés communes qui pourraient à leur tour soutenir des utilisations et des applications similaires dans d'autres bases de données modales (train, camion, bateau et autobus). On prévoit qu'une intégration plus poussée se traduira par une augmentation de la capacité du Ministère à répondre de façon dynamique aux problèmes et à formuler des réponses rapides et précises de manière rentable.

Innovation et perfectionnement des compétences dans le domaine des transports

L'innovation est primordiale pour tous les objectifs du Ministère, et surtout pour harmoniser les trois résultats stratégiques (sûreté et sécurité, efficacité et responsabilité environnementale) de la vision d'un réseau de transport durable en fournissant une base de connaissances et de technologies afin d'appuyer un rendement accru du réseau. L'innovation et le perfectionnement des compétences peuvent rendre le secteur des transports plus solide, résistant, souple et adapté à l'évolution des demandes et des pressions.

Transports Canada élaborera une stratégie d'innovation qui guidera les efforts ministériels en vue d'accroître la compétitivité et l'efficacité du réseau de transport dans le cadre d'initiatives stratégiques de recherche et de développement, de programmes d'acquisition de compétences et de la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents.

Une main-d'œuvre hautement qualifiée est nécessaire afin d'optimiser le rendement du réseau de transport du Canada et pour en assurer la compétitivité. En 2008, Transports Canada continuera de collaborer avec les intervenants des secteurs public et privé afin de trouver des moyens d'accroître les compétences et les connaissances liées aux technologies des transports ainsi qu'à la recherche et au développement, et de travailler à promouvoir le perfectionnement des compétences liées aux transports au sein de l'industrie. Dans la mesure du possible, les activités seront harmonisées en fonction de l'approche globale du Ministère en matière d'innovation et d'élaboration des politiques, établissant ainsi une façon coordonnée de relever les défis en termes de perfectionnement des compétences inhérents aux initiatives de Transports Canada, notamment l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique ou d'autres initiatives d'infrastructure.

Technologies des transports, recherche et développement

Transports Canada continue d'améliorer sa capacité de comprendre et de relever les défis actuels et émergents par l'élaboration, la recherche et la mise en œuvre de solutions technologiques. La recherche et le développement (R et D) préparent le Ministère à optimiser le réseau de transport du Canada sur les plans de la sécurité, de la sûreté, de l'efficience et du respect de l'environnement. Une optique de travail importante en ce qui concerne les activités de R et D

comprend la conception, la construction et l'entretien d'un réseau de transport intelligent. Les progrès réalisés dans ce domaine permettront de faire connaître les investissements gouvernementaux dans l'infrastructure et de les protéger à long terme. En 2008-2009, la R et D entreprise pour appuyer notre mandat en matière de sécurité et de sûreté sera intégrée à d'autres travaux de recherche et de développement, ou sera complétée par ceux-ci, qui mettent l'accent sur les grandes priorités ministérielles en matière de recherche, comme l'amélioration du transport aux portes et corridors et dans le Nord, afin d'accroître l'accessibilité de même que l'efficacité énergétique et de travailler avec les parties prenantes pour minimiser l'empreinte environnementale des transports.

La collaboration avec les experts en R et D de l'industrie, du milieu universitaire et du gouvernement continuera d'être une composante importante du programme de R et D de Transports Canada alors que le Ministère souhaite encourager l'élaboration, la démonstration et la commercialisation de solutions technologiques novatrices pour relever les défis que présentent les transports au Canada. De nouvelles activités de R et D seront lancées pour soutenir les objectifs nationaux en matière de transport et renforcer la capacité de réponse du Ministère à l'égard des enjeux émergents au moyen de l'élaboration et de la mise en œuvre de solutions technologiques. L'un des résultats à long terme de ces efforts sera l'accroissement de la recherche et des capacités technologiques liées au transport au sein de l'industrie et du milieu des chercheurs universitaires.

Systèmes de transport intelligents

Transports Canada continuera d'accélérer le rythme de la recherche, du développement, du déploiement et de l'intégration des Systèmes de transport intelligents (STI) pour soutenir les objectifs nationaux (par exemple le Programme d'innovation, l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex »), ainsi que les priorités ministérielles, notamment la sécurité, la sûreté et l'efficacité du réseau de transport. Les activités prioritaires comprennent, entre autres, un examen du Plan des systèmes de transport intelligents du Canada, *En route vers la mobilité intelligente*, dans le but de permettre des investissements futurs dans les STI, y compris une plus grande intégration des systèmes de transport intelligents afin de réaliser davantage d'économies dans le réseau de transport, ainsi qu'une mise à niveau de l'architecture des STI pour le Canada en vue de s'assurer qu'elle est modernisée et renforcée de manière à orienter les investissements futurs. Les travaux se poursuivront sur d'autres éléments du plan actuel, y compris l'achèvement de plusieurs projets de R et D et de déploiement.

2.1.2 Résultat stratégique : un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

ACTIVITÉ DE PROGRAMME	*SOUS-ACTIVITÉS DE PROGRAMME*
Sécurité et sûreté des transports	• Sécurité du transport aérien • Sécurité du transport maritime • Sécurité du transport routier et réglementation des véhicules automobiles • Sécurité du transport ferroviaire • Services de transport aérien • Sécurité du transport et préparatifs d'urgence • Sûreté des trains et des transports urbains • Transport des matières dangereuses • Stratégies de sécurité et de sûreté du transport et intégration • Sûreté du transport maritime

Ressources financières (en milliers de dollars)

2008-2009	2009-2010	2010-2011
612 696	528 769	492 648

Ressources humaines (équivalents temps plein, ETP)

2008-2009	2009-2010	2010-2011
4 097	4 074	4 063

L'activité de programme *Sécurité et sûreté des transports* englobe les politiques, l'établissement de règles, la surveillance et l'application de la loi ainsi que de l'intervention directe pour appuyer un réseau de transport sûr et sécuritaire. Elle élabore les lois, les règlements et les normes à l'échelle nationale et met en œuvre des activités de surveillance, des tests ainsi que des activités d'inspection, d'application de la loi, d'éducation, de formation et de développement afin de promouvoir la sûreté et la sécurité pour tous les modes de transport. Elle élabore également des plans relatifs aux préparatifs d'urgence et offre des services de transport aérien au gouvernement et à d'autres organismes de transport.

Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribue à la qualité de vie de tous les Canadiens et assure la sécurité et la sûreté des collectivités, tel qu'il est souligné dans *Le rendement du Canada 2006*.

L'activité de programme *Sécurité et sûreté des transports* promeut l'amélioration continue de la sûreté et de la sécurité des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Un réseau de transport sûr et sécuritaire protège les gens contre les attentats terroristes, les accidents et l'exposition aux marchandises dangereuses, permet la circulation efficace des personnes et des marchandises et protège l'environnement contre la pollution. C'est un élément essentiel d'une population en santé, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

Les cadres stratégiques, les règles et les règlements qui font partie de cette activité de programme mettent l'accent sur le rendement et la gestion des risques et des menaces. Le programme de sûreté et de sécurité des transports de Transports Canada établit également des normes de sécurité pour le transport ferroviaire, la fabrication de véhicules motorisés et d'aéronefs, la navigation de bâtiments commerciaux sur les eaux canadiennes et le transport des marchandises dangereuses. Dans le programme, des cadres de sûreté et de protection de l'environnement sont élaborés pour tous les segments des industries nationales et étrangères ainsi que pour la communauté de la navigation de plaisance. En outre, le programme de sécurité et de sûreté des transports gère une petite flotte d'aéronefs à des fins d'utilisation non militaire par le gouvernement du Canada.

Les activités de conformité et d'application de la loi concernées par ce programme sont systématiquement informées, cohérentes et efficaces. Ces activités comprennent la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la surveillance de la conformité au moyen de vérifications, d'inspections et de contrôles ainsi que l'application de mesures coercitives appropriées dans les cas de non-conformité. Notamment, les inspecteurs du Ministère surveillent le réseau pour s'assurer que les règles sont respectées et, au besoin, font appliquer les politiques et les règles. Ces activités contribuent à la réduction des accidents, des incidents et des décès.

En général, les indicateurs fournis dans l'encadré ci-dessous servent à suivre les progrès réalisés pour la promotion d'un réseau de transport sûr et sécuritaire.

Activité de programme	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Priorités du programme ministériel
Sécurité et sûreté des transports	• Amélioration continue en matière de sûreté et de sécurité des transports • Confiance du public en matière de sûreté et de sécurité des transports	• Niveau de confiance du public en matière de sûreté et de sécurité des transports • Taux d'accidents et d'incidents par rapport à l'augmentation du trafic • Taux de fatalité par rapport aux taux d'accidents et d'incidents • Progrès de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sûreté et de la sécurité	• Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté • Réglementation rationalisée • Politiques et des programmes renforcés en matière de sûreté

2.1.2.1 Programmes et initiatives principales soutenant l'activité de programme Sécurité et sûreté des transports

Les informations qui suivent énoncent les initiatives et les programmes clés ainsi que les résultats attendus qui, ensemble, visent à atteindre avec succès les objectifs de l'activité de programme.

Sécurité aérienne

La sécurité est un élément essentiel du réseau de transport qui permet à un pays d'exploiter les avantages économiques et l'efficacité de son réseau de transport. Le programme de la Sécurité aérienne établit et administre les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer la direction sécuritaire de l'aviation civile à l'intérieur des frontières du Canada et exerce son influence à l'échelle nationale et internationale. Il est exécuté avec la ferme intention de déclarer une amélioration continue du niveau élevé de sécurité de l'aviation au Canada et un niveau élevé de confiance du public dans la sécurité du public.

La portée et le défi de la sûreté aérienne incluent :

- 2 300 exploitants aériens nationaux, étrangers et privés;
- 67 000 pilotes privés et commerciaux;
- 14 000 techniciens d'entretien d'aéronefs;
- 30 000 aéronefs immatriculés;
- 1 400 organisations impliquées dans l'entretien des aéronefs, la formation aérienne, la conception et la fabrication de produits et de pièces aéronautiques;
- 600 aéroports certifiés et 1 000 aérodromes enregistrés;
- plus de 200 compagnies privées de différentes tailles et des particuliers impliqués dans la prestation de services liés à la navigation aérienne;
- un réseau d'environ 3 000 entreprises et particuliers ayant reçu une délégation de pouvoirs ministériels pour établir des constats de conformité au nom du ministre.

De fait, étant donné les exigences de l'aviation civile internationale, les processus du programme de la Sécurité aérienne permettent à la communauté aéronautique et aérospatiale du Canada de participer et de compétitionner sur une base permanente sur le marché international. La valeur de ce marché pour le Canada dépasse 22 milliards de dollars annuellement et la majorité de ses produits sont exportés pour être consommés et utilisés dans d'autres pays. Le soutien de la sécurité des produits canadiens recoupe internationalement les résultats liés à l'efficacité et au bien-être financier de cette industrie au Canada.

Dans la poursuite de l'amélioration de la sécurité, les plans en cours d'élaboration du Ministère continueront d'élargir leur portée et de prendre racine dans l'industrie. Aux avant-postes, on trouve la mise en œuvre permanente des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) au sein de la communauté de l'aviation civile canadienne. Il s'agit d'un cadre formel d'intégration structurée de la sécurité dans les activités quotidiennes d'une entreprise de transport. D'ici 2008-2009, les règlements habilitants pour chaque segment des composants opérationnels de l'industrie ciblés par la mise en œuvre des SGS seront, soit à la dernière étape du processus d'élaboration des

règlements fédéraux, soit en train de franchir graduellement les différentes étapes de mise en œuvre des SGS. L'exercice 2008-2009 verra l'intégration opérationnelle des protocoles de surveillance de la sécurité des SGS pour les organisations aéronautiques atteindre le niveau approprié de préparation tel que le requiert la réglementation. En 2008-2009, le projet de Cadre de responsabilisation en matière de certification des aéronefs traitera des règlements qui distinguent entre les responsabilités ministérielles et celles de l'industrie par l'introduction d'un certificat d'exploitation pour les organisations de conception. L'introduction d'un certificat d'exploitation permettra l'intégration complète des activités de conception d'une entreprise dans leur SGS tout comme leurs autres certificats d'exploitation.

La Sécurité du transport aérien continuera d'explorer de nouvelles possibilités de partenariat avec ses parties prenantes, comme le partenariat établi avec l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA). Au plan opérationnel, la sous-activité Sécurité du transport aérien modernise de façon continue sa suite de règlements et de normes afin de réagir aux nouvelles menaces à la sécurité, de répondre aux exigences internationales, d'harmoniser les règlements canadiens avec ceux de la communauté internationale et d'accroître le degré d'acceptation mutuelle des licences canadiennes par les États-Unis et la Communauté européenne.

En 2008-2009, des exigences supplémentaires en matière de licence et de formation seront élaborées pour combler le vide dans les domaines à risque élevé tels que la nécessité de licences multiéquipage spéciales et de certificats en gestion des menaces et des erreurs. De nouveaux règlements seront introduits et :

- exigeront certains niveaux de compétence linguistique, soit en anglais, soit en français ou dans les deux langues officielles, pour les titulaires de licence;
- exigeront l'intégration de nouvelles technologies dans les systèmes des aéronefs comme le système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) et les radiobalises de détresse (ELT);
- exigeront des approches communes pour les programmes d'entretien d'hiver dans les aéroports;
- établiront des normes de certification pour les hydroaérodromes et regrouperont les règlements existants régissant le processus de certification pour les produits aéronautiques.

En 2008, afin d'améliorer la transparence du programme de l'Aviation civile, Transports Canada adaptera et coordonnera les communications, et ce, en éduquant les voyageurs et l'industrie en ce qui concerne le partage des responsabilités en matière de sécurité. Cet objectif sera réalisé dans le cadre d'une campagne nationale de sensibilisation aux questions pertinentes à la sécurité des cabines comme les passagers turbulents, les dispositifs de retenue pour enfants et les bagages à main.

En tant que contribution au programme en matière de sûreté, la Sécurité aérienne commencera en 2008-2009 la délivrance de nouveaux formats de licences de pilote afin d'aborder les questions de sécurité. Cela permettra de réduire les menaces que présente l'utilisation des licences de pilote canadiennes comme fausses pièces d'identité. Un document rigide semblable à un passeport est en cours d'élaboration.

Sécurité maritime

Le service de Sécurité du transport maritime protège la vie, la santé, les biens et l'environnement marin dans le contexte d'un système de transport maritime efficace et durable envers lequel le public peut avoir une confiance permanente. Le mandat de la Sécurité maritime englobe le spectre complet des responsabilités en matière de bâtiments, de navires de plaisance et de protection de l'environnement. Cela inclut l'élaboration de politiques, l'administration et l'application de lois nationales et internationales, la promotion de pratiques et de procédures sécuritaires, la surveillance de programmes de formation pour les officiers et l'équipage de bâtiments commerciaux, les questions de santé et de sécurité au travail (navires), le maintien d'un registre canadien des navires, la délivrance de permis pour les petits bâtiments commerciaux, la sécurité des navires de plaisance, la protection des eaux navigables et la surveillance des questions relatives au pilotage maritime.

Le service de Sécurité maritime continuera de travailler avec l'industrie maritime au cours des prochaines années afin de cerner les possibilités de promouvoir les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et de continuer à améliorer le régime de sécurité maritime au Canada. Les SGS ont été rendus obligatoires pour les transporteurs maritimes canadiens qui commencent à l'échelle internationale par le *Règlement sur la gestion de la sécurité*, qui a introduit le *Code international de gestion de la sécurité (ISM)* en 1998 et élargi la portée de son application en 2002. Transports Canada a connu une certaine réussite en ce qui concerne l'adoption volontaire du code ISM par les entreprises nationales de transport maritime.

Le service de Sécurité maritime examine des façons d'accroître l'adoption volontaire de SGS et évalue les possibilités d'une participation accrue dans divers secteurs du transport des marchandises.

Le service de Sécurité du transport maritime soutiendra également la *Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation* en poursuivant la révision de son ensemble de règlements et de normes relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et en modernisant les éléments de législation suivants :

- Examen des modifications à la *Loi sur le pilotage*, adoptée en 1972. Au début de 2007, des consultations ont été tenues à travers le pays avec les parties concernées par diverses modifications administratives à la *Loi sur le pilotage* permettant d'assurer l'autosuffisance financière des administrations de pilotage tout en maintenant des niveaux de sécurité élevés et d'améliorer la gouvernance des administrations de pilotage. L'examen de la *Loi sur le pilotage* par le Parlement se poursuivra en 2008.

Amélioration de l'efficacité du Système réglementaire pour les projets majeurs en matière de ressources naturelles

La demande d'énergie croissante a provoqué une augmentation des activités d'extraction de pétrole et de gaz naturel au large. Ces activités ont entraîné l'installation de nouvelles plateformes d'extraction de pétrole et de gaz naturel imposantes et techniquement complexes

dans la mer. Cette situation a également entraîné une augmentation du trafic maritime pour les soutenir. Ce soutien inclut le déplacement des plateformes, l'approvisionnement des plateformes et le transport du pétrole et du gaz naturel. Cette situation a des répercussions positives sur l'économie canadienne, mais elle doit être soigneusement gérée afin de minimiser les risques à la sécurité et à l'environnement liés à ce type d'activités.

Transports Canada participe à une initiative multiministérielle dirigée par Ressources naturelles Canada (RNCan) afin d'améliorer le cadre réglementaire du Canada pour les grands projets en matière de ressources naturelles et d'aller de l'avant à l'égard de l'engagement du gouvernement énoncé dans le document intitulé *Avantage Canada* visant à accroître l'efficacité et l'efficience du processus d'approbation réglementaire fédéral. Dans le cadre de sa participation à la conception et à la mise en place du Bureau de gestion des grands projets (BGGP) sous la direction de RNCan, l'initiative vise à améliorer la responsabilisation, la transparence, la pertinence et la prédictibilité du système réglementaire fédéral pour les grands projets en matière de ressources naturelles. La participation de Transports Canada au projet porte surtout sur la fonction de délivrance de permis pour de tels projets conformément à la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN) et en fonction des exigences en matière d'évaluations environnementales et de consultation autochtone.

Élaboration d'un régime d'intervention à l'égard des substances nocives et potentiellement dangereuses

Transports Canada est le principal organisme canadien à faire partie du groupe de travail du Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'incidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC-HNS) de l'Organisation maritime internationale (OMI) visant à faire ratifier le Protocole OPRC-HNS. La ratification de ce protocole fournira un cadre de coopération internationale en mettant en place des systèmes destinés à la préparation et à la lutte à l'échelle nationale, régionale et mondiale.

Transports Canada travaille à l'élaboration de la structure législative requise afin de mettre en place un régime d'intervention, ainsi que les règlements et les normes nécessaires, et ce en développant plus particulièrement le mécanisme requis de lutte en matière de substances nocives et potentiellement dangereuses. Le Canada sera alors capable de prendre les mesures nécessaires pour adhérer au Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'incidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses.

Un document de travail sera finalisé en 2008-2009 afin de refléter différentes options de lutte ainsi qu'une liste des éléments clés nécessaires à l'établissement d'un régime maritime de lutte contre les substances nocives et potentiellement dangereuses. Ces éléments seront utilisés pour rédiger une ébauche du cadre de ce régime. Une fois terminé, ce document sera distribué au sein de Transports Canada et présenté au comité directeur avant toute consultation externe.

Programme de contribution pour les simulateurs marins

Le programme de contribution du Ministère pour les simulateurs servant à la formation maritime, assorti d'une enveloppe de 7,2 millions de dollars du fédéral, aidera les provinces à moderniser

les simulateurs de formation maritime qui appartenaient auparavant au gouvernement fédéral. Le programme soutient directement et fait progresser le mandat et l'objectif stratégique du Ministère en contribuant financièrement à l'acquisition d'équipement ultramoderne pour la formation maritime sur simulateur, qui permettra d'assurer le niveau de formation et de certification réglementaire des gens de mer, contribuant ainsi à la sécurité du réseau de transport maritime dans les eaux canadiennes et internationales.

La province de l'Ontario est la seule, parmi les cinq provinces admissibles, à avoir conclu une entente dans le cadre du Programme de contribution des simulateurs maritimes. De fait, le Centre de formation maritime international des Grands Lacs (ou GLIMTC), du Collège Georgian des Arts et des technologies appliqués, situé en Ontario, conservera sa capacité opérationnelle selon les normes de Transports Canada, sans aucune interruption des formations et certificats réglementés, afin de poursuivre la conservation et le perfectionnement des compétences des marins de l'industrie maritime.

L'initiative Santé des océans

Dans le cadre du Budget fédéral de 2007, un financement de 19 millions de dollars sur deux ans a été promis pour l'initiative Santé des océans. Un montant additionnel de 42,5 millions de dollars est comptabilisé pour le cadre financier jusqu'à la fin de l'exercice 2011-2012. De l'investissement alloué aux cinq ministères et organismes fédéraux, 23,85 millions de dollars iront à Transports Canada, sur cinq ans.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web : http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2007/07-h185f.htm#bg.

Les fonds alloués à Transports Canada amélioreront la qualité de l'environnement marin des trois océans du Canada en faisant avancer la prévention de la pollution grâce aux éléments mentionnés ci-après :

- Le financement destiné à augmenter l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) afin de protéger davantage les voies navigables du Canada, y compris l'Arctique sur une base dédiée (13 millions de dollars). Le PNSA est le principal moyen de détection de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires dans les eaux relevant de la compétence du Canada. Les résultats attendus pour 2008-2009 sont l'augmentation du nombre d'heures de patrouille contre la pollution, passant de 1649 en 2006-2007 à plus de 2500, incluant environ 400 heures en Arctique. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/pnsa.htm.
- La modernisation de l'aéronef de surveillance Dash 7 de Transports Canada, en le dotant d'un système de surveillance maritime, pour assister Transports Canada en matière d'application des règlements sur la prévention de la pollution dans l'Arctique (5 millions de dollars). Le système sera acheté en 2007-2008 et installé en 2008-2009.
- L'application du règlement sur le contrôle des eaux de ballast afin de réduire les risques d'introduction d'espèces aquatiques nuisibles dans les écosystèmes du Canada (4,5 millions de dollars). Le financement reçu au moyen de cette initiative sera utilisé

pour améliorer directement l'application du *Règlement sur les eaux de ballast*. Les résultats attendus pour 2008-2009 des inspections approfondies des régions maritimes côtières en dehors des Grands Lacs, une coopération plus étroite avec les administrations des États-Unis, et la promotion de pratiques pour les navires et les équipages afin de vérifier la conformité avec le *Règlement sur les eaux de ballast*. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/environnement/ballast/menu.htm.

- L'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de réduction des déchets provenant des navires (800 000 dollars). Le financement reçu au moyen de cette initiative permettra à Transports Canada de faire avancer le développement d'un cadre législatif et de normes obligatoires pour le déversement des déchets des navires, au port, avant le départ, et permettra le développement d'une stratégie pour offrir des installations portuaires de récupération des déchets adéquates. Les résultats attendus pour 2008-2009 sont l'élaboration d'une base de données en ligne des installations portuaires de récupération des déchets disponibles au Canada et des progrès en matière d'élaboration d'un cadre de politique sur la promotion de l'établissement d'installations portuaires de récupération des déchets.
- L'entreprise d'une évaluation internationale des risques de la navigation maritime dans l'Arctique (550 000 dollars). Les conditions climatiques changeantes liées aux progrès technologiques et à la demande accrue de ressources, ont amélioré l'accessibilité et augmenté le potentiel de développement dans le Nord. Dans le cadre du groupe de travail sur la Protection de l'environnement marin arctique (PEMA), le Canada (Transports Canada), la Finlande et les États-Unis mèneront une étude sur plusieurs années appelée « évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique » sur les incidences sociales, économiques et environnementales potentielles de la navigation aux niveaux actuels et projetés de l'activité. La version définitive du rapport doit être présentée lors de la sixième réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique en 2009.

Sécurité du ferroviaire

En 2007, le Ministre a nommé un comité indépendant pour étudier la *Loi sur la sécurité ferroviaire* en vue d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada. Le comité a reçu des mémoires de l'industrie et de certaines parties prenantes et soumettra son rapport au Ministre au printemps 2008.

Systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire

Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (SGSF), entré en vigueur le 31 mars 2001, exige que les compagnies de chemin de fer assujetties à la *Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF)* mettent en place et maintiennent des systèmes de gestion de la sécurité. La supervision de la mise en œuvre des SGS dans l'industrie ferroviaire s'exerce au moyen de vérifications de sécurité ferroviaire. Un forum de parties prenantes sur les expériences acquises à ce jour dans la mise en œuvre des SGS est prévu en 2008, à la suite des recommandations du comité d'examen de la LSF et de la réponse de Transports Canada. Pour de plus amples renseignements, veuillez visiter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations_fre.htm.

Sécurité routière et Règlement sur les véhicules automobiles

Vision sécurité routière (VSR) 2010

Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, ainsi que la police et d'autres organisations de sécurité routière, travaillent ensemble à promouvoir notre mission collective, soit de rendre nos routes les plus sûres au monde en réduisant le nombre de décès et de blessés.

L'objectif principal est de réduire de 30 p. 100 le nombre de décès et de blessures graves d'ici 2010, ce qui consiste à sauver environ 900 vies et éviter 4 900 blessures graves chaque année.

VSR 2010 met également de l'avant des objectifs secondaires. Ces derniers visent divers éléments qui contribuent à des décès et à des blessures sur nos routes. Par exemple, l'énoncé d'un des objectifs secondaires est qu'au moins 95 p. 100 de tous les occupants des véhicules automobiles attachent leur ceinture de sécurité ou que les enfants sont correctement attachés dans des sièges pour enfants appropriés.

Transports Canada prépare un rapport annuel sur les progrès réalisés dans la voie des objectifs de la VSR qui est présenté au Conseil des sous-ministres lors de leur réunion d'automne donnée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé au nom des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Transports Canada a élaboré un programme de contribution de 250 000 dollars pour soutenir des projets conjoints de recherche et de sensibilisation du public liés à *Vision sécurité routière 2010.* Pour être admissible, le projet doit répondre à au moins à l'un des objectifs de VSR 2010 et disposer également d'un financement extérieur. Le programme de contribution, appelé « Programme national Vision sécurité routière du Canada », a été lancé en novembre 2007 et s'achèvera en mars 2011.

Le défi, pour atteindre les objectifs de Vision sécurité routière 2010, consiste à coordonner les activités des différents ordres de gouvernement ainsi que des partenaires non gouvernementaux pour collaborer à la mise en œuvre de stratégies efficaces qui amélioreront la sécurité routière dans le cadre de l'initiative *Vision sécurité routière*. Transports Canada offre un leadership national pour faciliter cette collaboration entre les divers partenaires.

Système de gestion de la sécurité routière

Le projet « Vision sécurité routière 2010 » adopte une approche « système sécuritaire » pour la gestion de la sécurité routière (au niveau provincial, territorial et fédéral). Cette approche à trois niveaux, définie dans la Note de la Banque Mondiale, souligne l'importance de la mise en œuvre (cadres administratifs et institutionnels) à titre de pilier de résultats efficaces en matière de sécurité routière On y précise que les interventions efficaces et utiles doivent reposer sur cette base ou sur ce cadre de gestion robuste afin de pouvoir produire des résultats. L'adoption d'une approche Système sécuritaire met en avant l'importance des partenariats et l'utilisation d'une grande variété d'initiatives qui se concentrent sur les usagers de la route, les routes et les

automobiles. Le plan stratégique de la Sécurité routière, qui est en cours de développement, reflète les approches des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et du système sécuritaire (similaire au SGS), adoptées par la Sécurité du transport routier.

Transports Canada examine également la possibilité d'une approche liée au SGS au sein de l'industrie des transporteurs routiers. Les résultats d'une étude de faisabilité, qui a été effectuée récemment, suggèrent que l'approche pourrait être une stratégie de gestion de la sécurité pertinente, à la fois pour les petits transporteurs et ceux plus importants. Un groupe de travail consulte l'industrie et des représentants du gouvernement, et rédigera un rapport pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé en 2009.

Harmonisation des règlements sur les véhicules automobiles

La sécurité du transport routier prend des mesures pour améliorer nos relations avec l'Administration nationale de la sécurité du trafic routier du département des transports des États-Unis (NHTSA). Les domaines de collaboration prévus ont trait à l'harmonisation des règlements sur la sécurité des véhicules automobiles, la promotion d'une harmonisation internationale plus poussée sur les exigences techniques, la coordination de régimes de réglementation de la recherche et du développement, et la réalisation d'analyses conjointes qui contribueront à l'élaboration de règlements sur la sécurité des véhicules automobiles.

Le défi de l'harmonisation sur une base bilatérale est de coordonner les activités d'une façon rationnelle et efficace afin d'atteindre les objectifs énoncés.

La *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles,* modifiée, comprendra des dispositions modernisées relatives à l'efficacité et à l'harmonisation de la réglementation, à la certification et à la mise en application, ainsi qu'à l'importation.

Règlement sur le contrôle électronique de stabilité

Le contrôle électronique de stabilité (CES) est une technologie conçue d'abord pour aider le conducteur à garder le contrôle de son véhicule dans diverses situations comme les manœuvres d'urgence (faire un écart ou freiner pour éviter un obstacle) et prendre des virages sur des surfaces glissantes.

En 2007, l'Administration nationale de la sécurité du trafic routier des États-Unis (NHTSA) a publié un règlement qui exigera des constructeurs d'automobiles qu'ils équipent tous les véhicules, dont le poids nominal brut est inférieur à 3 456 kg et qui auront été fabriqués après le 1er septembre 2011, d'un dispositif de CES.

Transports Canada a publié des renseignements sur le CES à l'usage des consommateurs. Ils sont accessibles sur le site Web du Ministère pour les Canadiens intéressés par la technologie. Le Ministère souhaite que les Canadiens soient mieux informer des avantages qu'offre le CES et donne des détails quant à sa nature et ses fonctions ainsi que des informations sur le travail effectué par Transports Canada concernant l'évaluation de cette technologie. Le Ministère

proposera un règlement afin d'adapter la norme américaine proposée au Canada dans un effort d'harmonisation et de promotion de la sécurité.

Avec le CES, on estime que la réduction des risques de collision de véhicules à un seul passager sera réduite de plus de 30 p. 100 et plus encore pour les véhicules utilitaires sport (VUS).

Transport de marchandises dangereuses (TMD)

Transports Canada met en place des programmes réglementaires, éducatifs et promotionnels qui réduisent les probabilités d'incident et diminuent les conséquences si un incident survient.

L'examen de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* se poursuit. Des propositions de modifications à la *Loi* pourraient être déposées au Parlement en 2008.

Transports Canada participe avec la Federal Railroad Administration, le département des Transports des États-Unis et différentes entreprises de produits chimiques, de transport ferroviaire et de wagons-citernes au développement de la prochaine génération de wagons-citernes. Il participe également à un examen des nouveaux matériaux et technologies pour la construction de wagons-citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses qui sont toxiques par inhalation. Cette participation vise à mieux comprendre les facteurs contribuant à la sécurité des wagons-citernes et à améliorer l'efficacité des emballages en vrac de marchandises dangereuses propres au transport ferroviaire. Transports Canada considérera également si les avancées technologiques vont nécessiter des modifications aux normes qui s'appliquent à la conception, à la fabrication, à la sélection et à l'utilisation de wagons-citernes.

Des discussions concernant une proposition d'entente au sujet d'un financement partagé ont également débuté avec l'Administration de la recherche et des technologies innovantes du département des Transports des États-Unis, Volpe National Transportation Systems Center en matière de soutien de projets de recherche et de développement tels que les tests de résistance au feu du produit d'isolation thermique des wagons-citernes dont deux pays tireront profit dans leur poursuite d'un transport sûr et sécuritaire des marchandises dangereuses. On prévoit que l'entente sera en place en 2008-2009.

Les exigences réglementaires qui s'appliquent à la conception, à la fabrication, à la sélection et à l'utilisation de conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses demandent la conformité avec les normes. Transports Canada lance un projet pilote pour élaborer des normes plus accessibles et qui n'occasionneraient pas de coûts supplémentaires pour le public général, tout en conservant le processus basé sur l'accord commun de développement de normes. Transports Canada collabore avec l'Association canadienne de normalisation (CSA) à l'élaboration d'une nouvelle norme CSA pour la conception, la fabrication et l'utilisation au Canada de citernes amovibles selon les dernières recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) sur le transport des marchandises dangereuses. La CSA prévoit publier la norme en 2008 afin qu'elle soit, par la suite, intégrée à la réglementation sur le TMD. Cette norme permettra d'harmoniser les exigences du Canada avec les exigences internationales en matière de transport des marchandises dangereuses dans des citernes amovibles et elle aidera à

promouvoir un transport sûr et efficace des marchandises dangereuses dans des citernes amovibles au Canada et à l'étranger.

Transports Canada s'emploie à assurer la sécurité publique lors du transport des marchandises dangereuses. Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) est le centre d'intervention du Ministère, ouvert 24 heures sur 24, qui aide les services d'incendie et autres intervenants à traiter des urgences relatives aux marchandises dangereuses. CANUTEC aura un rôle à jouer dans la production du Guide des mesures d'urgence 2008, un guide international publié conjointement par le Canada, les États-Unis et le Mexique à l'intention de tous les intervenants en urgence. Le Guide des mesures d'urgence 2008 devrait être imprimé avant la fin de l'exercice 2007-2008 et traduit par d'autres pays en 2008-2009. Les versions précédentes ont été publiées en 18 langues.

En soutien à l'élaboration d'un Système de gestion de la qualité (SGQ), le Projet d'amélioration de la qualité interne a été lancé en 2007-2008 et sera terminé au début de l'exercice 2008-2009. Le projet cernera les meilleures pratiques et les variations sur le plan de la prestation des inspections de TMD.

Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada disposent de plusieurs outils d'application de la loi pour assurer la conformité. Un élément important permettant de déterminer les mesures à prendre est l'efficacité de l'intervention pour assurer la conformité future. En novembre 2007, les dispositions de la *Loi sur les contraventions* ont permis aux inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada d'émettre des contraventions. Lors des 18 prochains mois, la politique des contraventions sera surveillée afin d'assurer la cohérence, l'impartialité et l'efficacité.

Sûreté des transports et Préparatifs d'urgence

Sûreté aérienne

Transports Canada est responsable de la sûreté du réseau de transport canadien et, de fait, il joue un rôle de chef de file en matière de sécurité des voyageurs. Le Ministère s'acquitte de cette responsabilité par certaines activités, comme la mise en place de règles de sûreté et de normes pour les installations liées au transport, le contrôle des voyageurs empruntant les transports en aériens et de leurs bagages, l'intervention en cas de menaces et d'incidents relatifs à la sûreté, la restriction de l'accès à certaines zones des aéroports au personnel autorisé, la formation et la qualification des agents de contrôle de la sûreté et la sécurité du transport du fret et du courrier.

En 2008-2009, Transports Canada continuera de travailler avec d'autres ministères et les principales parties intéressées sur les initiatives prioritaires en cours comme la Sûreté du transport aérien du fret, la mise en œuvre des recommandations du comité d'examen de la *Loi sur l'ACSTA*, l'examen réglementaire national de la sûreté aérienne et la Protection des passagers. Transports Canada assumera également la responsabilité de la gestion du programme de contribution aux services de police des aéroports de l'ACSTA. Ce programme contribue à aider les aéroports admissibles et désignés à financer la hausse des coûts des services de police liés à la sécurité.

À titre de priorité, Transports Canada continuera de travailler sur la conception et les essais pilotes en vue d'élaborer un programme amélioré et complet sur la Sûreté du transport aérien de fret. Il est prévu, dès la fin de l'étape de conception, que le programme passe à la phase de modification de la réglementation et de mise en œuvre élargie de programmes améliorés de chaîne d'approvisionnement pour les transporteurs aériens, les transitaires et les expéditeurs de marchandises. En outre, des méthodes de présélection avancées seront élaborées afin d'améliorer les capacités de détection au sein de la chaîne d'approvisionnement sécuritaire.

Le Ministère a comme priorité de répondre aux demandes de l'environnement de sûreté aérienne actuel et prévisible et d'effectuer une étude approfondie des moyens permettant de concentrer les ressources relatives à la sûreté aérienne du Ministère, de l'industrie et d'autres parties concernées. À cette fin, il a entrepris un examen complet du cadre de la sûreté aérienne. Cet examen se déroulera sur les trois ou quatre prochaines années avec pour mission d'examiner en profondeur et de renouveler le cadre de réglementation de la sûreté aérienne. Les instruments de réglementation de la sûreté aérienne au Canada établissent un cadre essentiel pour l'industrie réglementée par le gouvernement fédéral afin de se préparer et de lutter contre les menaces et les risques liés à la sûreté. Les résultats attendus devraient inclure la rationalisation d'exigences inutiles et obsolètes, un cadre réglementaire plus solide et proactif, l'augmentation de l'efficacité et de l'efficience dans l'organisation, la coordination et la prestation de la sûreté aérienne, une harmonisation internationale améliorée et une conformité continue avec les obligations internationales du Canada. Tout cela doit être accompli en respectant un équilibre parfait entre le besoin de maintenir une sûreté efficace, les droits des personnes et un réseau de transport efficace.

Dans le but d'accroître encore davantage la sûreté aérienne, Transports Canada collaborera avec les autres ministères et les intervenants concernés à l'élargissement du programme canadien d'évaluation des passagers aériens. Ce programme de protection des passagers ajoute une protection additionnelle en termes de sûreté aérienne en évitant que des personnes qui représentent une menace immédiate montent à bord des aéronefs.

En mai 2006, le gouvernement a mis sur pied une Commission d'enquête relative à l'enquête sur l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India et lui a confié le mandat d'examiner toutes les lacunes de l'enquête et la réponse à l'incident, et de présenter des recommandations pour améliorer la réaction du gouvernement du Canada devant un acte de terrorisme et à l'égard de problèmes de sécurité nationale. Des audiences ont débuté en septembre 2006 et se sont poursuivies jusqu'à la mi-décembre 2007. En 2008-2009, Transports Canada continuera de soutenir la Commission dans son examen de la question et la formulation de recommandations concernant la sûreté aérienne qui pourraient ressortir du rapport de la Commission d'enquête.

Influence internationale sur la sûreté des transports et les préparatifs d'urgence

Les capacités en matière de préparatifs d'urgence et de contre-terrorisme demeurent un point central pour le Ministère en 2008-2009. Le Ministère exercera un rôle de premier plan ou collaborera à un certain nombre d'exercices d'entraînement de haut niveau en vue d'évaluer la capacité du Canada de réagir de façon rapide, décisive et efficace, de concert avec d'autres

partenaires dans l'éventualité d'un attentat terroriste, d'une menace à la sûreté comme une contamination radiologique, ou autres situations d'urgence.

Entre 2008 et 2010, Transports Canada présidera le sous-groupe sur la sécurité des transports du Groupe Lyon-Rome de lutte contre le crime et le terrorisme du G8. Transports Canada prépare un dossier sur les habilitations de sécurité en matière de transport et les systèmes de gestion de la sécurité, afin qu'il soit approuvé par le G8, et coopère avec ses partenaires du G8 sur des projets concernant la sécurité aérienne et maritime.

Misant sur la réussite de la Déclaration sur l'établissement d'une frontière intelligente, Transports Canada élaborera et mettra en œuvre de nouveaux programmes et de nouvelles politiques sur la sûreté des transports, aux termes du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP), une initiative trilatérale du Canada, des États-Unis et du Mexique. Le PSP vise à renforcer la sûreté de l'Amérique du Nord et à promouvoir la qualité de vie de ses citoyens. Transports Canada, en collaboration étroite avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les territoires, les intervenants canadiens, les États-Unis et le Mexique, jouera un rôle crucial à l'égard de la mise en œuvre de stratégies de sûreté des transports nord-américains en traitant d'autres enjeux comme la sûreté des transports aérien et maritime, la préparation aux situations d'urgence et la protection des infrastructures essentielles.

À l'échelon international, Transports Canada renforcera la sûreté des transports ainsi que les politiques et programmes renforcés en matière de sûreté, pour instaurer une approche commune de la sûreté. Les efforts comprennent des initiatives pour améliorer la sûreté de l'aviation (ce qui inclut le fret aérien), l'instauration de normes comparables pour la vérification de la sécurité (par exemple, des passagers et de leurs bagages), la vérification des antécédents et l'amélioration de la sûreté des conteneurs.

Sûreté maritime

La sûreté maritime demeure l'une des grandes priorités du Canada puisqu'un réseau de transport maritime sécuritaire appuie une liaison commerciale essentielle qui relie le Canada au reste du monde. Depuis 2001, le gouvernement du Canada a investi presque 930 millions de dollars dans des initiatives de sûreté maritime auxquelles participent plusieurs ministères et organismes. Dans le cadre de cet investissement, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) a été mis sur pied sous la direction de Transports Canada pour coordonner les efforts de sûreté maritime au nom du gouvernement du Canada.

Au cours des trois prochaines années, le GTISM continuera à faciliter et à élargir la collaboration et la coordination entre ses 17 ministères et organismes membres afin d'accroître l'échange de renseignements et d'améliorer l'interopérabilité entre les membres. Il continuera aussi à recenser les interventions du gouvernement fédéral à l'appui des obligations nationales et internationales en matière de sûreté maritime, à améliorer l'efficacité de la réalisation des initiatives de sûreté maritime et à faciliter la communication avec les autres ordres de gouvernement, le secteur privé et les comités régionaux qui ont un intérêt ou des responsabilités dans ce domaine. Par ses efforts de facilitation, le GTISM tente de s'assurer que les initiatives de sûreté maritime du Canada sont efficaces et efficientes et qu'elles tirent parti des ressources et de l'expertise des

nombreux ministères et organismes, en évitant le recoupement des efforts, et ce, dans un but commun : la sûreté du réseau de transport maritime. Afin d'atteindre cet objectif, le GTISM élaborera un cadre de rendement horizontal pour la sûreté maritime accompagné des outils de mesure du rendement appropriés en 2008-2009.

Chaque année, les Administrations portuaires canadiennes génèrent plus de 20 milliards de dollars d'activité économique. Elles sont responsables, directement ou indirectement, de plus de un quart de million d'emplois et elles gèrent des biens pour une valeur de 100 milliards de dollars annuellement. La sûreté des ports et des installations maritimes du Canada sera renforcée en vertu du Programme de contribution pour la sécurité maritime, un programme triennal de 115 millions de dollars lancé en 2004-2005 pour aider les ports et les autres installations maritimes à renforcer la sûreté. En juin 2006, le gouvernement a annoncé que le programme serait élargi pour inclure les exploitants de traversiers intérieurs du Canada et qu'il serait prolongé de deux ans pour toutes les installations, autres que les Administrations portuaires canadiennes. En 2008-2009, le programme continuera à financer des projets d'amélioration de la sûreté dans les ports et les installations maritimes du Canada.

L'efficacité de la sûreté maritime repose sur la compilation de données brutes et de renseignements recueillis auprès de sources ministérielles et générales dans le but de dresser un portrait de la situation maritime. La fonction des Centres d'opérations de la sûreté maritime (MSOC) est de permettre aux ministères et aux organismes de collaborer pour recueillir et analyser les renseignements en vue de procéder à un travail sérieux de sensibilisation dans leur secteur de responsabilité respectif concernant la sûreté des transports en général, mais plus particulièrement la sûreté maritime. En regroupant le personnel interorganisme civil et militaire, les MSOC permettront d'avoir un portrait plus clair quant à l'identification, aux intentions et aux mouvements des navires, du personnel et des cargaisons qui se dirigent vers les eaux canadiennes ou qui y naviguent déjà. Un milieu intégré, où des renseignements cohérents et à jour sur les navires visés par le gouvernement du Canada peuvent être compilés rapidement et efficacement par les MSOC, sera en place pour informer les décideurs concernés. À l'heure actuelle, les principaux organismes et ministères, soit l'Agence des services frontaliers du Canada, la Garde côtière canadienne, la Gendarmerie royale du Canada, Transports Canada et le ministère de la Défense nationale, travaillent ensemble à la mise au point d'un concept des opérations qui servira à dresser un portrait complet de la situation maritime.

Transports Canada continuera de collaborer avec les intervenants à la mise en œuvre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM). Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* a été modifié le 30 novembre 2006 afin d'établir un programme fondé sur les risques qui assurera la sûreté des personnes dans les ports, ainsi que la prévention d'actes illégaux d'interférence avec les transports maritimes, en veillant à ce que les personnes qui sont en mesure de nuire à la sûreté du transport maritime n'obtiennent pas d'habilitations de sécurité. Au cours de la prochaine année, des lignes directrices opérationnelles et des dispositifs seront mis en place pour instaurer le PHSTM dans les grands ports dans le cadre de la phase II du programme concernant le règlement susmentionné.

En 2008, Transports Canada propose d'amorcer le processus réglementaire en vue de formuler les modifications au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM) afin d'améliorer la

sûreté des services de traversiers au Canada, d'établir les exigences de certification des agents de sûreté des navires, tel que le requiert l'Organisation maritime internationale, et d'élaborer des dispositions pour les grands navires et autres événements d'importance nationale, y compris l'établissement de zones d'exclusion de sûreté qui seront requises pour les Jeux olympiques de 2010.

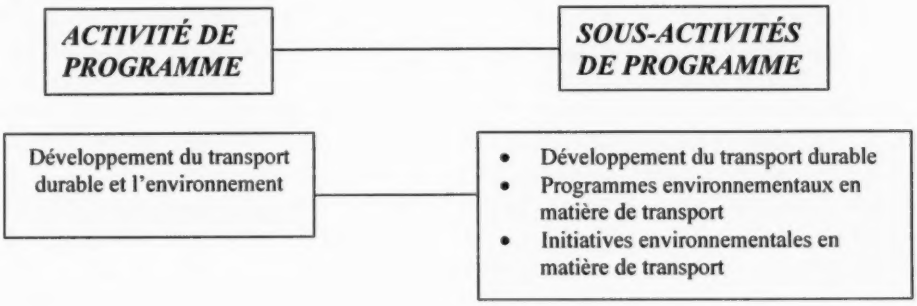
Sûreté ferroviaire et des transports en commun

En travaillant avec ses partenaires et parties prenantes, Transports Canada continuera de développer un cadre stratégique national pour la sûreté du transport ferroviaire et des transports en commun, pour appuyer la politique canadienne de sécurité nationale et aider le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à exercer ses responsabilités à l'égard de la sécurité globale du réseau de transport. Assurer un système robuste de transport ferroviaire et de transports en commun requiert une collaboration, pas seulement entre les différents ministères et organismes fédéraux, mais également avec les gouvernements fédéral et provinciaux et les administrations municipales. Transports Canada continuera de faciliter la coopération et la coordination intergouvernementale.

En 2008-2009, Transports Canada continuera de mettre en œuvre le programme de contribution Sûreté-Transit. Ce programme offre une assistance financière aux exploitants de services de transport ferroviaire et de transports en commun pour accélérer la mise en œuvre de mesures de sécurité nouvelles et améliorées. Le programme améliore la capacité de l'industrie à offrir des mesures de sécurité et des préparatifs d'urgence solides.

Transports Canada maintiendra son engagement pris avec les exploitants et les associations de l'industrie de poursuivre la sensibilisation à la sécurité et de promouvoir une rédaction de codes de pratiques dirigée par l'industrie pour la sécurité du transport ferroviaire et des transports en commun, afin de s'assurer que les exploitants peuvent s'adapter aux changements en matière de sécurité. À cette fin, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a signé un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada en novembre 2007. Dans le cadre de l'entente, les exploitants élaboreront des plans de sécurité axés sur l'évaluation des risques, entreprendront des exercices et des manœuvres de sécurité et signaleront les incidents de sécurité à Transports Canada. L'entente reflète les principes fondamentaux et les meilleures pratiques de l'industrie des chemins de fer. Il s'agit d'une action volontaire importante de la part des membres de l'Association des chemins de fer du Canada pour améliorer la sécurité des activités ferroviaires.

2.1.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable



Ressources financières (en milliers de dollars)

2008-2009	2009-2010	2010-2011
201 931	82 742	65 112

Ressources humaines (équivalents temps plein, ETP)

2008-2009	2009-2010	2010-2011
337	272	259

L'activité de programme *Développement du transport durable et l'environnement* englobe l'élaboration et la mise en œuvre de programmes et de politiques visant à protéger l'environnement naturel et à assurer un réseau de transport plus durable au Canada.

Les activités de transport offrent de nombreux avantages économiques et sociaux, mais elles peuvent également entraîner d'importantes conséquences sur l'environnement qui, à leur tour, ont des répercussions sociales et économiques. La demande de carburant de transport et, par conséquent, le niveau des émissions, est fonction des infrastructures de transport actuelles, des véhicules, de la topographie (grandes distances et modes d'établissement urbain) et des conditions météorologiques, de même que du coût des carburants proprement dits. Le défi consiste à trouver un moyen de dissocier la croissance de la population, l'activité économique et la demande de transport, de l'augmentation de la consommation de carburant et des émissions.

Le transport des marchandises contribue énormément à l'économie du Canada, tant par la part qu'il occupe dans l'activité économique que par son rôle habilitant en ce qui concerne le transport des produits vers les marchés. La croissance des échanges commerciaux et les changements dans les activités liées au transport de marchandises, comme les modèles de

livraison juste à temps, entraînent une augmentation considérable de l'activité dans tous les modes de transport. Dans l'ensemble, on prévoit une hausse de 29 p. 100 du transport national de marchandises par camion entre 2005 et 2020 et d'autres modes de transport verront vraisemblablement leurs niveaux d'activité augmenter pendant cette période.

De multiples facteurs provenant du transport des personnes et des marchandises ont une incidence sur l'environnement, en particulier dans les zones urbaines où résident environ 80 p. 100 des Canadiens. La qualité de l'air est un problème grandissant en raison des nombreuses incidences sociales, économiques et environnementales qui l'accompagnent. La réduction des émissions de gaz à effet de serre constitue toujours un véritable défi pour le Canada et le secteur des transports. En 2005, environ 27 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre (GES) produites au Canada provenaient des transports, dont les deux tiers des régions urbaines. En 2005, les transports étaient responsables d'environ 51 p. 100 de toutes les émissions de NO_X, 62 p. 100 des émissions de monoxyde de carbone, 23 p. 100 des émissions de COV, 3 p. 100 des émissions d'oxydes de soufre et 5 p. 100 des émissions de particules ($PM_{2.5}$), les principales composantes du smog urbain.

Une prise de décision efficace pour le transport durable exige que l'on tienne compte de l'environnement tout autant que des facteurs économiques et sociaux. Les incidences environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau, la pollution par le bruit, les émissions de gaz à effet de serre ainsi que la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques. Ces pressions sont causées par diverses activités de transport, dont :

- la construction d'infrastructures;
- l'exploitation des aéroports et des ports;
- l'exploitation et l'entretien du réseau routier;
- la production, l'exploitation, l'entretien et l'élimination des véhicules;
- la consommation d'énergie.

Transports Canada adoptera une approche intégrée et globale en matière d'élaboration et de gestion des politiques et des programmes conçus pour promouvoir le transport durable et soutenir les objectifs environnementaux du gouvernement. Le transport durable et l'environnement constituant une responsabilité partagée, le Ministère travaillera avec ses partenaires et parties prenantes, y compris le grand public, l'industrie des transports, d'autres ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités ainsi qu'avec des organisations internationales.

Pour l'exercice 2008-2009, la qualité de l'air et le changement climatique feront l'objet d'une attention particulière. Dans le cadre du Programme de réglementation de la qualité de l'air et des initiatives complémentaires sur le transport « propre », le gouvernement fédéral mettra en œuvre des mesures visant à réduire les émissions provenant à la fois des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre attribuables au secteur des transports.

Transports Canada continuera d'améliorer la collecte, la distribution et l'analyse de renseignements sur le transport durable pour les modes de transport, ce qui comprend l'élaboration de nouveaux outils de collecte et d'analyse de données afin d'améliorer la prise de

décision et d'utiliser la capacité de Transports Canada à effectuer des analyses stratégiques et à formuler des avis sur les questions d'environnement et de développement durable liées au transport. Cette façon de procéder comprendra l'élaboration de cadres analytiques ou la réalisation d'études servant à élaborer ces cadres sur des questions environnementales cruciales afin d'améliorer la prise de décision. L'élaboration d'outils analytiques améliorera l'évaluation des changements climatiques, les options pour réduire les polluants nuisibles à la qualité de l'air, les coûts et les incidences de même que les avantages secondaires comme la réduction de la congestion, s'il y a lieu. Transports Canada dispose aussi d'autres éléments importants comme les nouvelles technologies qui appuient le transport durable et la possibilité d'élargir son rôle en matière de recherche et de développement axés sur le transport durable.

En général, les indicateurs fournis dans l'encadré ci-dessous servent à suivre les progrès réalisés pour la promotion du développement du transport durable et l'environnement.

Activité de programme	Résultats prévus	Indicateurs de performance	Priorités du programme ministériel
Développement du transport durable et l'environnement	• Accroissement de la durabilité environnementale du réseau de transport au Canada et des activités de Transports Canada	• Pourcentage des objectifs de la Stratégie de développement durable • Divers indicateurs de durabilité environnementale comme : o les niveaux de pollution de l'air et d'émission de GES en provenance du secteur des transports et des activités de Transports Canada o le nombre d'incidents maritimes causant de la pollution o le nombre de sites contaminés de Transports Canada ayant fait l'objet d'un assainissement ou d'une gestion des risques o le nombre d'évaluations environnementales de projets effectuées	• Changements climatiques et assainissement de l'air • Évaluation environnementale

2.1.3.1 Programmes et initiatives importants à l'appui de l'activité de programme Développement du transport durable et l'environnement

Les renseignements suivants dressent la liste des initiatives et des programmes importants ainsi que des résultats attendus qui, ensemble, visent à atteindre avec succès les objectifs de l'activité de programme.

Transports Canada a déposé sa quatrième Stratégie de développement durable (SDD) triennale successive le 13 décembre 2006. Pour cette stratégie, Transports Canada a choisi de privilégier trois thèmes au cœur même du transport durable, soit le transport urbain, le transport commercial de marchandises et le transport maritime.

Au cours de l'exercice 2008-2009, le Ministère continuera à mettre en œuvre les engagements et les objectifs de la stratégie 2007-2009 (voir le tableau SDD 2 pour les détails sur les engagements de 2008-2009). Un nouvel élément de la stratégie 2007-2009 est l'engagement d'établir un fonds interne pouvant aller jusqu'à un million de dollars par année pour les trois années de la SDD. Ce fonds appuiera des projets novateurs qui contribueront de façon importante au transport durable, et les projets approuvés seront considérés comme des engagements dans le cadre de la SDD. Les projets pour l'exercice 2008-2009 seront sélectionnés au début de 2008.

Dans sa SDD 2007-2009, Transports Canada avait inclus un défi clé visant l'amélioration de la gestion environnementale des terrains et des activités de Transports Canada. Le Ministère a relevé ce défi permanent au moyen de son système de gestion environnementale (SGE). Le SGE aide le Ministère à mieux comprendre la nature des incidences de ses activités et de ses terrains sur l'environnement. Ce système a mené à l'élaboration de programmes et d'initiatives dans les domaines de l'assainissement des sites contaminés et de la protection de l'environnement. En 2008-2009, le SGE continuera à aider le Ministère à établir l'ordre de priorité de certains aspects environnementaux tout en lui permettant de veiller à ce que ses activités soient réalisées de manière respectueuse pour l'environnement.

Pour de plus amples renseignements sur la SDD, veuillez visiter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

Mesures réglementaires

Dans le cadre du Programme de réglementation de la qualité de l'air, le gouvernement prend des mesures réglementaires appropriées pour l'ensemble du réseau de transport, y compris dans les secteurs des véhicules à moteur tout-terrain, des moteurs, ainsi que les secteurs ferroviaire, maritime et aérien.

Véhicules

Le 5 avril 2005, le gouvernement du Canada et l'industrie automobile ont signé un accord sur des mesures pour lutter contre le changement climatique. Aux termes de l'accord, les fabricants

automobiles prendront des mesures volontaires pour réduire les émissions annuelles de gaz à effet de serre des véhicules légers de 5,3 mégatonnes (Mt) en 2010. L'accord conclu donne aux consommateurs des choix écoénergétiques, met l'accent sur des mesures immédiates de réduction des émissions de gaz à effet de serre et offre une solution économique au gouvernement, à l'industrie et aux consommateurs.

Un comité de surveillance conjoint gouvernement-industrie a été constitué pour assurer le suivi du rendement de l'industrie canadienne de l'automobile aux termes de ce protocole d'entente. Transports Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada sont représentés au sein du comité. Les réductions des émissions seront contrôlées année après année, avec des objectifs annuels intérimaires d'ici 2010. Les rapports annuels du comité seront accessibles au public, tout comme le protocole d'entente.

Pour de plus amples renseignements sur le protocole d'entente et les rapports, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.oee.nrcan.gc.ca/transports/ges-protocole/index.cfm?attr=8.

En outre, le gouvernement du Canada établira une norme obligatoire ambitieuse sur l'efficacité des carburants, dont l'application débuterait au cours de l'année modèle 2011. Cette nouvelle réglementation sera élaborée et mise en œuvre dans le cadre de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*. Le gouvernement reconnaît que l'industrie automobile fonctionne au sein d'un marché nord-américain intégré et on établira une norme réalisable au sein du marché nord-américain qui permettra des réductions durables des émissions de gaz à effet de serre.

Ferroviaire

Transports Canada et Environnement Canada appuieront la mise en œuvre d'un protocole d'entente établi avec l'Association des chemins de fer du Canada qui aligne les pratiques ferroviaires aux normes de pollution de l'air des États-Unis et qui veille à ce que l'industrie ferroviaire continue de réduire ses émissions de gaz à effet de serre entre 2006 et 2010. Transports Canada élaborera et mettra en œuvre de nouveaux règlements pour limiter les émissions liées aux activités ferroviaires dans le cadre de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui entreront en vigueur en 2011 à l'expiration du protocole d'entente.

Maritime

Transports Canada poursuivra ses discussions avec l'industrie canadienne du transport maritime sur l'établissement d'un protocole d'entente visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air provenant du secteur du transport maritime.

Transports Canada a adopté les normes internationales actuelles établies par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour le contrôle des émissions de polluants de l'air par les navires et avec Environnement Canada, il appuie l'élaboration de nouvelles normes internationales plus strictes. Transports Canada continuera d'examiner la mise en application de nouvelles normes internationales à l'échelle locale dans le cadre de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Le Ministère continuera également de travailler avec Environnement Canada et

d'autres partenaires de l'OMI afin d'explorer la faisabilité de l'établissement de zones d'émissions de soufre contrôlées sur les côtes du Canada.

Aérien

Le Canada est le premier pays au monde à avoir négocié un protocole d'entente avec son industrie aéronautique afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre en provenance de sources aéronautiques. L'entente établit un objectif annuel clair et mesurable à l'égard de l'efficacité des carburants qui permettra de parvenir à une réduction cumulée des émissions de gaz à effet de serre de 24 p. 100 d'ici 2012, par rapport aux niveaux de 1990.

Le gouvernement continue d'appuyer les efforts internationaux d'harmonisation pour limiter ou réduire à la fois les émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air en provenance des activités aéronautiques nationales et internationales. Transports Canada appuie le travail de l'Organisation internationale de l'aviation civile qui cherche à élaborer des normes internationales et des pratiques recommandées pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants de l'air en provenance des activités aéronautiques. Ces normes et pratiques recommandées seront examinées dans le cadre de l'élaboration des règlements relevant de la *Loi sur l'aéronautique* du Canada.

Stratégie écoTRANSPORTS

Transports Canada mettra en œuvre plusieurs initiatives et programmes existants ou nouveaux en matière de transports « propres » afin de réduire les émissions de polluants de l'air et de gaz à effet de serre, qui compléteront et appuieront les mesures réglementaires du Ministère dans le secteur des transports.

Annoncée en février 2007, la Stratégie écoTRANSPORTS fait partie des objectifs ambitieux du gouvernement du Canada en vue de protéger l'environnement et la santé des Canadiens, en plus de stimuler la prospérité de notre économie. Transports Canada est le maître d'œuvre de cette stratégie horizontale constituée de programmes de transports propres qui seront offerts par Transports Canada, Ressources naturelles Canada et Environnement Canada.

Ces programmes favoriseront la mise en œuvre de technologies propres pour les véhicules personnels et tous les modes de transport de marchandises, en plus d'élargir l'éventail des options de transport durable pour les Canadiens. Les programmes s'adresseront aux entreprises, aux gouvernements, aux associations du secteur des transports et aux consommateurs afin de réduire les répercussions environnementales du secteur des transports à l'aide de démonstrations, de projets pilotes, de la mise en valeur de solutions de rechange et du renforcement de la capacité. Plus de détails sur ces programmes sont fournis ci-dessous.

Le programme de remise écoAUTO offre des remises s'appuyant sur le rendement aux consommateurs qui achètent des véhicules écoénergétiques. Ce programme, que est lié à un écoprélèvement afin de dissuader les gens d'acheter des véhicules énergivores (administré par Finances Canada et l'Agence canadienne du revenu), prévoit réduire la consommation de

carburant automobile et ainsi parvenir à des réductions importantes des émissions de gaz à effet de serre.

Le programme écoTECHNOLOGIE pour les véhicules mettra en évidence les technologies les plus avancées et les plus propres du monde entier afin de sensibiliser et d'informer adéquatement les Canadiens en vue de l'acquisition éventuelle de véhicules plus respectueux de l'environnement. En 2008-2009, les responsables du programme continueront de travailler étroitement avec les représentants de l'industrie automobile et examineront les façons de réduire les obstacles à l'introduction de technologies avancées pour les véhicules dans le marché canadien.

Le programme écoMARCHANDISES dispose d'un ensemble d'initiatives complémentaires pour accélérer l'adoption de technologies favorisant l'efficacité des carburants et la réduction des émissions dans le secteur du transport de marchandises. Le fonds de démonstration appuie les essais et les mesures, dans des conditions réelles, de nouvelles technologies sous-utilisées dans le domaine du transport de marchandises. Le programme incitatif appuie l'achat et l'installation de technologies éprouvées de réduction d'émissions. Au cours de l'exercice 2008-2009, ces deux programmes de technologie du transport de marchandises amorceront divers cycles de financement et appuieront le lancement d'un ensemble de projets axés sur les nouvelles technologies. En outre, des activités d'alimentation à quai pour le transport maritime auront lieu pour démontrer cette technologie destinée à réduire les émissions des navires à l'arrêt dans les ports canadiens.

Les responsables du programme écoMOBILITÉ travailleront avec les représentants des municipalités canadiennes pour concevoir des mesures de gestion de la demande de transport qui encourageront un changement dans les modes de transport qui soit plus favorable à l'environnement en vue de réduire les émissions dans les zones urbaines. Ces mesures s'appuieront sur le travail de Transports Canada avec les administrations municipales et régionales pour promouvoir des approches innovatrices et intégrées destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre en provenance du secteur du transport urbain de passagers dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain. Dans le cadre de ce programme, les démonstrations encouragent les changements de comportement, dont l'abandon graduel du mode de transport dans un véhicule à passager unique en offrant aux résidants un choix plus vaste de modes de transport durables. Les leçons tirées de ces démonstrations et d'autres études de cas canadiennes réussies sont diffusées pour encourager l'adoption à plus grande échelle des approches concluantes. En 2008-2009, Transports Canada travaillera avec ses partenaires pour offrir des solutions de remplacement et renouveler ce programme, continuera à soutenir les projets de démonstration en place et partagera les leçons apprises et les résultats au moyen du réseau d'information du programme.

Depuis 1999, le programme Sur la route du transport durable (SRTD) de Transports Canada a financé des projets innovateurs à petite échelle pour élargir le choix d'options de transport durable dont disposent les Canadiens. Le programme a été renouvelé pour cinq autres années en 2007-2008. En 2008-2009, le Ministère continuera à mettre en œuvre ce programme qui vise à améliorer la qualité de l'air et de la santé, et à profiter d'autres avantages en appuyant le travail d'organismes sans but lucratif dans l'ensemble du Canada.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/ecotransports/menu-fra.htm.

Évaluation environnementale

Les activités de Transports Canada entourant la protection et l'assainissement de l'environnement continuent d'être couronnées de succès. Cependant, la charge de travail liée à l'évaluation environnementale dans le cadre de la mise en œuvre de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* s'est considérablement accrue au cours des dernières années. En particulier, une décision récente de la Cour fédérale ainsi que de nombreux projets nécessitent l'approbation de la *Loi sur la protection des eaux navigables* ont introduit de nouveaux aspects complexes dans la façon dont Transports Canada sélectionne les projets déclenchés par l'application de la *Loi*. Bien qu'on ait déterminé une utilisation optimale des ressources en matière de procédures et de gestion pour simplifier la méthode d'évaluation de l'environnement du Ministère, la demande actuelle et prévue fera plus que compenser les gains réalisés en matière d'efficience.

Au cours de 2007-2008, le comité interministériel chargé des projets d'évaluation environnementale au niveau des directeurs généraux a poursuivi la mise en œuvre d'une démarche provisoire d'établissement de la portée des évaluations (qui pourrait être en vigueur jusqu'à ce que la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* puisse être modifiée en 2010) et d'une démarche provisoire de collaboration avec les Autochtones à l'égard de l'évaluation environnementale de divers projets (qui se poursuivra jusqu'à la mise en œuvre d'une politique officielle du gouvernement fédéral).

Tel qu'il a été mentionné précédemment dans la section 2.1.2.1, le budget 2007 prévoit 150 millions de dollars répartis sur cinq ans pour créer un Bureau de gestion de grands projets (BGGP) que Ressources naturelles Canada est en train de mettre sur pied. Le Bureau devrait être fonctionnel au début de l'année 2008 et vise à améliorer la responsabilisation, la transparence, la pertinence et la prédictibilité du système réglementaire fédéral. L'objectif est d'améliorer l'efficacité du système réglementaire fédéral pour les grands projets en matière de ressources naturelles, c'est-à-dire des projets qui nécessitent une évaluation environnementale complète, un examen par un comité ou un mécanisme de présélection intergouvernementale importante ou complexe, comme le définit la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. En 2008-2009, le Ministère continuera d'examiner des procédures, de mettre en œuvre des mesures d'amélioration de l'efficacité, d'appliquer des mesures de gestion du risque et d'élaborer des documents d'orientation afin de réaliser les activités du programme d'évaluation environnementale de la manière la plus efficace possible sans compromettre la qualité élevée des évaluations environnementales effectuées.

SECTION III – RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Tableau 1 : Liens entre les résultats stratégiques du Ministère et les secteurs de résultats du gouvernement du Canada

Résultat stratégique : **un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce**					
Activité de programme	**Résultats attendus**	**Dépenses planifiées (milliers de dollars)**			**Alignement sur un secteur de résultats du gouvernement du Canada**
		2008-2009	**2009-2010**	**2010-2011**	
Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure	• Cadres de responsabilisation et de financement à long terme pour les infrastructures de transport durable • Renforcement de la compétitivité du Canada sur les marchés internationaux • Cadres législatifs et stratégiques qui appuient les forces du marché libre moyennant une intervention gouvernementale dans les situations où les forces du marché ne suffisent pas	521 681	640 304	612 404	Un marché sûr et équitable
Résultat stratégique : **un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté**					
Sécurité et sûreté des transports	• Amélioration continue en matière de sûreté et de sécurité des transports • Confiance du public en matière de sûreté et de sécurité des transports	612 696	528 769	492 648	Des collectivités sécuritaires et sûres
Résultat stratégique : **un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable**					
Développement du transport durable et l'environnement	• Accroissement de la durabilité environnementale du réseau de transport au Canada et des activités de Transports Canada	201 931	82 742	65 112	Une croissance économique solide

Tableau 2 : Stratégie de développement durable

La *Stratégie de développement durable 2007-2009* tient compte des principaux problèmes cernés et est axée sur les domaines où le Ministère peut jouer un rôle appréciable en vue d'assurer la durabilité des transports. À cet effet, Transports Canada a choisi les trois thèmes suivants pour orienter ses efforts : le transport urbain, le transport commercial des marchandises et le transport maritime. Pour chaque thème, le Ministère a défini les enjeux et a élaboré un plan pour y faire face.

La stratégie comprend un plan d'action qui s'articule autour de sept défis stratégiques :

1) encourager les Canadiens à choisir des modes de transport plus durables;
2) renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
3) accroître l'efficacité du réseau et optimiser le choix des modes de transport;
4) améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
5) améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
6) améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports;
7) améliorer la gestion des activités et des terrains de Transports Canada.

Pour évaluer la réussite de la stratégie, Transports Canada a défini des engagements et des objectifs, avec des mesures de rendement propres à chaque défi stratégique.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la plus récente Stratégie de développement durable de Transports Canada, veuillez visiter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	**Mesures du rendement de la SDD actuelle**	**Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009**
Défi 1 : Encourager les Canadiens à choisir des modes de transport plus respectueux de l'environnement : http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi1.htm		
1.3 Éconavette		
Objectif 3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre. Objectif 4 relatif au collectivités durables : Favoriser des collectivités jouissant d'une économie prospère, d'une société dynamique et équitable et d'un environnement sain	• le nombre d'ateliers offerts et résultats qui en découlent. • le nombre de politiques fédérales étudiées ou modifiées.	Offrir un soutien continu pour proposer des choix aux navetteurs au sein d'autres ministères et organismes fédéraux dans l'ensemble du Canada : • tenir, chaque année, trois ateliers sur les choix offerts aux navetteurs et proposés aux employeurs intéressés des secteurs public et privé, à compter de 2008-2009; • collaborer avec des partenaires fédéraux pour modifier les politiques

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
pour les générations d'aujourd'hui et de demain.		existantes afin de permettre la diminution du nombre de véhicules à un seul occupant. Mentionnons à titre d'exemple des politiques sur le stationnement et les installations.
1.4 Envisager l'utilisation de mesures économiques		
Objectif 2 relatif a l'air pur : Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner. Objectif 3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre. Objectif 6 : Renforcer la gouvernance et le processus décisionnel au sein de l'administration fédérale afin de soutenir la mise en œuvre des principes du développement durable.	• Nombre de consultations effectuées.	Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour envisager le recours à des incitatifs commerciaux pour faire augmenter la production et l'achat de véhicules automobiles respectueux de l'environnement; activité en cours se déroulant entre les exercices 2007-2008 et 2009-2010. • Consulter les intervenants, notamment les ONG dans le secteur de l'automobile, les producteurs d'autres sources d'énergie et le milieu universitaire en ce qui concerne la conception ainsi que la gestion ou la mise en œuvre des mesures envisagées : de façon continue entre les exercices 2007-2008 et 2009-2010.
Défi 2 : Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi2.htm		
2.1 Perfectionnement des compétences dans le secteur des transports		
	• Nombre d'administrations qui ont accepté de diffuser des recueils par voie électronique à leurs intervenants. • Nombre d'administrations provinciales et territoriales qui échangent régulièrement avec Transports Canada au sujet	Entre 2007-2008 et 2009-2010, Transports Canada travaillera de concert avec les intervenants de la fonction publique et du secteur public, notamment avec les associations sectorielles, pour relever le profil des carrières dans le secteur des transports et servir de catalyseur pour le partage des idées, du savoir-faire et de l'expérience dans le perfectionnement des compétences relatives aux transports. • Coopération soutenue avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux pour concevoir des

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
	des problèmes de perfectionnement des compétences dans le secteur des transports. • Nombre de téléconférences et de réunions avec les administrations fédérale, provinciales et territoriales pour discuter des problèmes de perfectionnement des compétences.	instruments (notamment un recueil) à l'intention des intervenants du secteur des transports qui leur permettra de définir et de mettre en œuvre des interventions stratégiques pour répondre aux défis soulevés par le perfectionnement des compétences.
2.2 Effets des changements climatiques et adaptation		
Objectif 3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre.	• Utilité des résultats de l'étude pour comprendre les répercussions des changements climatiques et l'adaptation à ces dernières (sous réserve de financement).	• Sous réserve du financement et en fonction des recommandations de l'évaluation préliminaire, améliorer la compréhension et les connaissances du pergélisol et du régime thermique afin d'évaluer la vulnérabilité d'une piste d'atterrissage (aéroport de Kuujjuaq) face aux changements climatiques prévus au cours des 20 prochaines années. Le tout est fait au cours de l'exercice 2008-2009.
Défi 3 : Accroître l'efficacité du réseau et optimiser le choix des modes de transport http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi3.htm		
3.1 Systèmes de transport intelligents (STI)		
Objectif 3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre.	• Nombre de projets de déploiement financés. • Nombre de projets de recherche et de développement financés. • Nombre	À compter de 2007-2008, Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour miser sur les succès des investissements engagés au préalable dans les systèmes de transport intelligents. Les projets à financer comprendront notamment ceux portant sur la recherche et le développement ainsi que sur le déploiement des STI, qui, à leur tour, aboutiront à une

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
	d'ententes conclues avec les partenaires.	meilleure intégration du réseau et favoriseront l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau de transport. • Des fonds doivent être affectés à des projets de recherche, de développement et de déploiement au cours des exercices suivants : 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010.
3.2 Promouvoir le transport maritime à courte distance		
	• Initiatives de transport maritime à courte distance ciblées. • Réalisation d'études dans des secteurs clés des politiques, des marchés, du commerce, des transports urbains et de la durabilité.	• Mieux faire connaître le transport maritime à courte distance en Amérique du Nord, entre les exercices 2007-2008 et 2009-2010. • Élargir la compréhension de la rentabilité du transport maritime à courte distance, de ses avantages et des obstacles à sa mise en œuvre, entre les exercices 2007-2008 et 2009-2010.
3.3 Étude sur le choix des modes de transport dans le corridor Québec–Windsor		
	• Évaluation par des experts de la qualité du modèle à l'intérieur comme à l'extérieur du gouvernement (solidité des estimations, capacité de prévision, etc.).	Transports Canada réalisera une étude du corridor Québec–Windsor d'ici 2008-2009 afin de mieux comprendre le choix des modes de transport dans le corridor le plus fréquenté du Canada. À cette fin, le Ministère élaborera des modèles en vue d'analyser l'incidence d'éventuelles décisions stratégiques sur le choix des modes de transport des marchandises et des passagers dans le corridor Québec–Windsor. • Conception et étalonnage du modèle de choix des modes de transport des passagers d'ici 2008-2009.

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
Défi 4 : Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi4.htm		
4.1 Promouvoir les véhicules de haute technologie		
Objectif 2 relatif a l'air pur : Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner. Objectif 3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre.	• Nombre et catégories de véhicules et de technologies mis à l'essai, avec des résultats présentés dans différents formats. • Nombre et type d'activités prévues tout au long de l'année.	• Évaluer le rendement des véhicules de haute technologie sur une base annuelle. • Organiser, sur une base annuelle, des activités de sensibilisation du public qui permettront aussi de diffuser des renseignements sur le programme.
4.2 Consommation de carburant des véhicules automobiles		
Objectif 2 relatif a l'air pur : Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner. Objectif 3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre.	• Collecte des données auprès de tous les fabricants en temps opportun. • Vérification des données. • Compte rendu annuel des résultats.	• Recueillir annuellement des données sur la consommation de carburant des nouveaux véhicules, en vérifier l'exactitude et produire un rapport. • Maintenir de façon permanente permanent de la base de données du Système d'information sur l'économie de carburant (SIEC).
4.3 Réduction des émissions provenant de l'industrie ferroviaire		
Objectif 2 relatif a l'air pur : Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner. Objectif 3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre.	• Réduction réussie des émissions de gaz à effet de serre grâce au protocole d'entente.	• Collaborer avec l'Association des chemins de fer du Canada et avec Environnement Canada en vue du respect intégral des engagements conclus aux termes du protocole d'entente, entre les exercices 2006-2007 et 2009-2010.

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
Défi 5 : Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi5.htm		
5.1 Promouvoir des pratiques bénéfiques pour la gestion de l'environnement dans le secteur des transports		
Objectif 1 relatif a l'eau propre : Approvisionnement sécurisé en eau propre, tant pour le bénéfice des personnes que pour celui des écosystèmes marins et d'eau douce. Objectif 2 relatif a l'air pur : Veiller à la qualité de l'air que les gens respirent et dont les écosystèmes ont besoin pour bien fonctionner. Objectif 3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre.	• Harmonisation des efforts internationaux de réduction comme en font foi la ratification des règlements internationaux sur la réduction des émissions, les codes de pratiques ainsi que les lignes directrices avalisés par les organismes internationaux. • Résultats publiés par le Groupe de recherche coopératif sur les aéroports.	• Améliorer l'harmonisation des efforts internationaux de réduction des émissions grâce à la participation de Transports Canada à des tribunes internationales comme l'OACI et l'OMI d'ici 2008-2009. • Participer avec le gouvernement des États-Unis et sous l'ombrelle de la Commission de recherche sur les transports de l'Académie des sciences, au Groupe de recherche coopératif sur les aéroports afin d'étudier et d'évaluer les incidences sur l'environnement des activités aéroportuaires et d'élaborer des stratégies d'atténuation d'ici 2008-2009.
5.2 Contrôle de la pollution dans le secteur marin		
Objectif 1 relatif a l'eau propre : Approvisionnement sécurisé en eau propre, tant pour le bénéfice des personnes que pour celui des écosystèmes marins et d'eau douce.	*Examen plus approfondi des ZCES* • Niveaux d'émissions de soufre. *Gestion des eaux de ballast*	*Examen plus approfondi des ZCES* • Dresser un inventaire des émissions de soufre provenant des navires d'ici 2008-2009. *Gestion des eaux de ballast* • Aider à la conception et à

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
	• Nombre de systèmes conçus et homologués.	l'homologation de systèmes de traitement des eaux à bord qui respectent les normes de rendement internationales d'ici 2007-2008.
	Régime d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses • Nombre de règlements et de normes élaborés. • Efficacité du cadre national d'intervention en cas d'incident impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses.	*Régime d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses* • Concevoir la structure législative nécessaire pour mettre en place un régime législatif sur les substances nocives et potentiellement dangereuses accompagné des règlements et des normes nécessaires à compter de 2007-2008. • Créer l'instrument d'intervention nécessaire afin de disposer d'une méthode d'intervention uniforme à l'échelle nationale et gérer les interventions en cas d'incident et de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses en milieu marin par les navires ainsi qu'au cours du chargement et du déchargement des navires dans les installations de manutention de produits chimiques à compter de 2007-2008.
	Gestion des déchets des navires • Amélioration des méthodes de réception des déchets dans les ports.	*Gestion des déchets des navires* Mettre la dernière touche à un programme visant à améliorer la réception des déchets (côté rive) dans les ports d'ici 2008-2009.
	Programme national de surveillance aérienne • Nombre d'heures de vol des patrouilles	*Programme national de surveillance aérienne* • Continuer d'accroître l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne en augmentant la fréquence des patrouilles et en élargissant la

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
	antipollution dans chaque région, par mois et par année. • Nombre d'incidents de pollution causés par des navires et nombre de déversements non signalés détectés, par mission, par mois et par année. • Nombre de navires visuellement observés et nombre de systèmes d'identification automatique d'aéronef observés, par heure, par mission, par mois, par année. • Nombre de poursuites judiciaires résultant de patrouilles antipollution dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne, par année.	surveillance aux zones habituellement non contrôlées, comme l'Arctique. • Accroître la capacité d'observation, de détection et de signalement de rejets illégaux ainsi que l'identification des navires responsables de la pollution du milieu marin du Canada. D'ici 2007-2008, l'aéronef modernisé Dash 8 de Transports Canada, basé à Moncton, sera entièrement opérationnel avec des membres d'équipage formés, et d'ici 2008-2009, la côte Ouest bénéficiera de moyens semblables.

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
Défi 6 : Améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi6.htm		
6.1 Données et renseignements sur le transport		
Objectif 6 : Renforcer la gouvernance et le processus décisionnel au sein de l'administration fédérale afin de soutenir la mise en pratique des principes du développement durable.	• Définition des principales lacunes relatives aux données et élaboration d'une stratégie pour en tenir compte.	• Effectuer périodiquement des évaluations afin de déterminer les lacunes les plus importantes qui concernent les données relatives aux activités de transport et aux sources d'énergie utilisées pour tous les modes de transport, entre les exercices 2006-2007 et 2009-2010.
6.2 Comprendre les coûts économiques, sociaux et environnementaux des transports		
Objectif 6 : Renforcer la gouvernance et le processus décisionnel au sein de l'administration fédérale afin de soutenir la mise en pratique des principes du développement durable.	• Meilleur sens des priorités pour évaluer l'importance relative de chaque élément de coût.	• Diriger la conception d'un cadre d'analyse de l'environnement d'ici 2008-2009 afin d'évaluer les répercussions de divers instruments et politiques environnementaux ayant trait aux transports. Cette initiative prévoit l'évaluation du coût des émissions suivantes : air pur (CO, $PM_{2.5}$, PM_{10}, NO_x, COV, O_3, SO_2), GES et bruit. Mettre l'accent sur les répercussions sur la santé humaine.
	• Publication du rapport de synthèse.	• Préparer un rapport de synthèse à l'intention du public d'ici 2008-2009.
6.3 Financement des initiatives de développement durable		
	• Nombre de projets financés et financement total. • Résultats des divers projets, notamment l'amélioration manifeste de la qualité de l'environnement.	• En 2006-2007, établir un fonds interne pour la stratégie de développement durable jusqu'à un million de dollars par année pendant trois ans pour les projets novateurs qui entraînent un apport considérable au transport durable. Les projets approuvés seront considérés comme des engagements de la SDD. • À compter de 2006-2007, sélectionner, à chaque année, des projets pouvant être financés

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
		conformément aux critères établis. • Mettre en œuvre les projets approuvés, à compter de 2007-2008.
Défi 7 : Améliorer la gestion des activités et des terrains de Transports Canada http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/defi7.htm		
7.1 Système de gestion environnementale de Transports Canada		
Objectif 1 relatif à l'eau : Approvisionnement sécurisé en eau propre, tant pour le bénéfice des personnes que pour celui des écosystèmes marins et d'eau douce. Objectif 3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre. Objectif 4 relatif aux collectivités durables : Favoriser des collectivités jouissant d'une économie prospère, d'une société dynamique et équitable et d'un environnement sain pour les générations d'aujourd'hui et de demain. Objectif 5 : Développement durable et utilisation des ressources naturelles. Objectif 6 : Renforcer la gouvernance et la prise de décisions fédérales pour soutenir le développement durable. **Immeubles écoénergétiques** *Objectif :* Être le chef de file en matière de réduction des gaz à effet de serre et d'autres émissions dans	• Niveau de conformité au cadre de gestion environnementale.	• Respecter le cadre de gestion environnementale (voir l'annexe B de la Stratégie de développement durable) d'ici 2009-2010.

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
l'atmosphère en optimisant l'efficacité énergétique, l'économie d'énergie et la mise en œuvre de technologies pour les énergies renouvelables. **Parc automobile** *Objectif :* Être un chef de file en matière de la gestion du parc automobile pour que la planification, l'acquisition, la gestion et l'aliénation des véhicules soient effectuées de façon à réduire au minimum les effets néfastes sur l'environnement. **Achats écologiques** *Objectif :* Être un chef de file en intégrant des facteurs de rendement environnemental dans le processus d'approvisionnement, notamment pour la planification, l'acquisition, l'utilisation et l'élimination.		
Partie 7 : Passer à l'action http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0709/passeralaction.htm		
Politique		
Objectif 6 : Renforcer la gouvernance et la prise de décisions fédérales pour appuyer le développement durable.		• Transports Canada préparera une déclaration de principe sur le développement durable, conforme à l'ISO, et la fera approuver par la haute direction d'ici 2008-2009. • Transports Canada mettra en évidence les principaux engagements, les objectifs et les indicateurs de la SDD 2007-2009 dans son *Rapport annuel sur les*

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
		plans et les priorités. • Transports Canada reconnaît que l'appui de la haute direction du Ministère est essentiel. Le Ministère procédera à une évaluation annuelle des ententes de responsabilisation des hauts fonctionnaires responsables de la mise en œuvre des différentes mesures de la stratégie pour veiller à ce que les ententes correspondent à leurs engagements respectifs à l'égard de la SDD 2007-2009.
Planification		
Objectif 6 : Renforcer la gouvernance et la prise de décisions fédérales pour appuyer le développement durable.		• Transports Canada continuera d'organiser des réunions régulières de 2007-2008 à 2009-2010 du Comité ministériel interne de la stratégie de développement durable afin de surveiller et de coordonner la mise en œuvre de la stratégie et d'offrir une tribune pour échanger des données et des pratiques exemplaires sur le développement durable entre les groupes et les régions du Ministère.
Mise en œuvre et fonctionnement		
Objectif 6 : Renforcer la gouvernance et la prise de décisions fédérales pour appuyer le développement durable.		• Transports Canada entreprendra un examen des besoins en matière de formation et de compétences des employés chargés du respect des engagements et des objectifs de développement durable d'ici 2008-2009. Le Ministère préparera et mettra à exécution un plan de formation pour veiller à ce que les programmes de formation de Transports Canada sur le développement durable (notamment le Programme de capacités en matière de développement durable du Ministère) soient disponibles en fonction des besoins.

Objectif fédéral de DD, y compris les objectifs de l'EOG (le cas échéant)	Mesures du rendement de la SDD actuelle	Résultats prévus par le Ministère pour 2008-2009
		• Transports Canada collaborera avec d'autres ministères et avec l'École de la fonction publique du Canada pour concevoir et offrir du matériel de formation sur le développement durable du gouvernement du Canada. Les cours commenceront à être dispensés en 2007-2008.
Contrôle et mesures correctrices		
Objectif 6 : Renforcer la gouvernance et la prise de décisions fédérales pour appuyer le développement durable.		• Un rapport d'étape sur les engagements, les objectifs et les mesures du rendement du développement durable figurera dans le *Rapport ministériel sur le rendement*. • Transports Canada publiera un rapport annuel sur la SDD. Les résultats de ce rapport seront présentés chaque année au comité de la haute direction de Transports Canada.
Examen de gestion		
Objectif 6 : Renforcer la gouvernance et la prise de décisions fédérales pour appuyer le développement durable.		• Transports Canada procédera à un examen de sa stratégie de développement durable tous les trois ans, le prochain étant prévu en 2008-2009. • Transports Canada fera appel à son Groupe consultatif national externe à compter de 2008-2009 pour fournir des orientations sur les priorités du Ministère en matière de développement durable, examiner l'avancement de la mise en œuvre de la stratégie et formuler des recommandations au sujet des résultats de l'examen.

Tableaux électroniques

Les tableaux suivants ont été présentés de façon électronique et se trouvent sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20082009/p3a_f.asp.

- Renseignements sur les programmes de paiement de transfert
- Évaluations
- Achats écologiques
- Initiatives horizontales
- Vérifications internes
- Progrès à l'égard du plan de réglementation du ministère
- Services reçus à titre gracieux
- Source de revenus disponibles et non disponibles
- Sommaire des dépenses en capital par activité de programme

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :
http://www.tc.gc.ca/fr/menu.htm

Adresse postale :
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :
Téléphone : 613 990-2309
Télécopieur : 613 954-4731

Centre des services de bibliothèque et de recherche :
Téléphone : 613 998-5128

BUREAUX DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :
http://www.tc.gc.ca/fr/bureaux/menu.htm

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : 1 800 387-4999

Région du Québec
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : 514 633-2714

Région de l'Ontario
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : 416 952-0154

Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : 204 983-3152

Région du Pacifique
620-800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : 604 666-3518

4.2 Autres sources d'informations en ligne

Allons de l'avant - Changer la culture de sécurité et de sûreté - Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté au http://www.tc.gc.ca/sstc/PlanStrategique/menu.html

Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques au http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Cadredepolitiquenational/politiquenational.html

Cadre de responsabilisation de gestion du SCT au http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp

Chantiers Canada au http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/index-fra.html

écoMARCHANDISES au
http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecomarchandises/menu-fra.htm

écoMOBILITÉ au http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecomobilite/menu-fra.htm

écoTECHNOLOGIE pour les véhicules au
http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/ecotransports/ecotechnologievehicules.htm

écoTRANSPORTS au http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/ecotransports/menu-fra.htm

Évaluation environnementale de Transports Canada au
http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) au http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/index_f.shtml

Initiative de la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec au
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Ontario-Quebec/Ontario-Quebec.html

Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique au
http://www.tc.gc.ca/dossiers/ipcap/menu.htm

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, plus d'information sur la révision de cette loi au http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm

Porte canadienne de l'Atlantique au
http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/Atlantique/LaPorteCanadiennedel'Atlantique.html

Programme canadien d'eau de ballast au
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/environnement/ballast/menu.htm

Programme national de surveillance aérienne au http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/pnsa.htm

Santé des océans au http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2007/07-h185f.htm

Stratégie de développement durable 2007-2009 de Transports Canada au http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/DD/SDD0709.htm

Structure de gestion des ressources et des résultats au http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/mrrs-sgrr_f.asp

Système de gestion de la sécurité ferroviaire au http://www.tc.gc.ca/railway/indexsms.htm

Index

C

Cadre stratégique axé sur le marché · 17, 19
Changement climatique et assainissement de l'air · 19, 20, 68, 79
Collecte de données · 45

D

Dictionnaire des objets du transport · 46

E

Émissions de gaz à effet de serre · 67, 71, 73, 77, 79, 81, 86
Ententes sur le transport aérien international · 37
Évaluation environnementale · 19, 44, 74
Examen des services ferroviaires de transport de fret · 37

F

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 42
Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers · 9, 20, 38, 40
Fonds sur l'infrastructure frontalière · 42

I

Infrastructure, portes et corridors commerciaux · 17, 19
Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique · 3, 9, 20, 28, 38, 39, 47
Innovation · 19, 20, 46, 47, 77

L

Loi maritime du Canada · 45
Loi sur l'aéronautique · 72
Loi sur les aéroports au Canada · 19, 29, 37
Loi sur les transports au Canada · 34

M

Mandat · 7, 35, 56
Marine Atlantique S.C.C. · 45
Mission · 6

P

Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité · 35, 63
Partenariats public-privé · 39
Passage frontalier de Windsor Detroit · 44
Plan Chantiers Canada · 3, 20, 38
Politiques et programmes renforcés en matière de sûreté · 19, 63
Ponts et tunnels nationaux et internationaux · 43
Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec · 3, 9, 28, 40
Programme de réglementation de la qualité de l'air · 70

R

Réglementation rationalisée · 19
Résultats stratégiques · 16, 19, 33, 46

S

Sécurité aérienne · 52
Sécurité du ferroviaire · 57
Sécurité maritime · 54
Sécurité routière et Règlement sur les véhicules automobiles · 58
Stratégie de développement durable · 70, 77
Stratégie écoTRANSPORTS · 3, 9, 72
Sûreté aérienne · 61
Sûreté des transports et Préparatifs d'urgence · 62
Sûreté des transports et Préparatifs d'urgence · 61
Sûreté ferroviaire et des transports en commun · 65
Sûreté maritime · 63
Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté · 19
Systèmes de transport intelligents · 20, 40, 47, 79

T

Technologies des transports, recherche et développement · 47

Totalité des coûts de transport au Canada · 45
Transport des marchandises dangereuses · 26, 27, 50, 60, 61

V

Vers une stratégie de la Porte d'entrée de l'Atlantique · 41
Vision · 6, 19, 46